ROK VI. STYCZEŃ–LUTY 1936. NR 1.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO







• BALTIC • TRADE • DEVELOPER •

POLSKA · AGENCJA · TELEGRAFICZNA · PAT ·

ROK VI. STYCZEŃ–LUTY 1936. NR 1 i 2.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
WARSZAWA, MIODOWA 22 P.A.T. TEL. 11.75-28 i 11.80-15 KONTO P.K.O. 730.
WYDAWCA – POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA. REDAKTOR OSKAR STEMPEL.

16-ta rocznica odzyskania dostępu do morza

W dniu 10 lutego, w rocznicę odzyskania morza, zasłużony Twórca Gdyni p. wicepremjer inż. Eugenjusz Kwiatkowski wygłosił przed mikrofonem Polskiego Radja przemówienie, w którem powiedział m. in.:

To, co w całej przeszłości naszej, w historji dawnej Rzeczypospolitej stanowi zjawisko dominujące i najbardziej charakterystyczne a zarazem najbardziej ujemne, to fakt rozproszenia odpowiedzialności za przyszłe losy narodu i państwa, to brak jakiejkolwiek ciągłości w najważniejszych, programowych wysiłkach i zamiarach.

Świadomość potęgującego się zła w życiu zbiorowem przenikała z pokolenia w pokolenie coraz głębiej; upadek dawnej potęgi — we wszystkich przejawach politycznych, gospodarczych i społecznych — rysował się coraz dobitniej i coraz wyraźniej. Dookoła Rzeczypospolitej wyrastały nowe potęgi militarne, ale w Polsce nikt nie potrafił się zdobyć na przymus niepopularnej ofiary, wyrażającej się w organizacji stałej armji dla ratowania zagrożonej niepodległości. Rządy wielu państw europejskich czyniły w tym czasie największe wysiłki dla rozwoju własnego gospodarstwa narodowego, a u nas wszelkie wysiłki tonęły w powodzi krytyki, narzekań, oporów, destrukcji i anarchji możnych, bez jakiegokolwiek realnego rezultatu. Skarb państwowy u naszych sąsiadów na wschodzie i na zachodzie reorganizował się i napełniał, u nas był chronicznie pusty, chronicznie deficytowy i uniemożliwiał podjęcie jakiejkolwiek aktywniejszej i odważniejszej polityki. Każda próba reformy skarbowej od czasu wojen kozackich i szwedzkich aż do okresu Sejmu Czteroletniego spotykała się z niezmiennym oporem prawie całego społeczeństwa. Ani magnaci polscy, ani szlachta, ani dygnitarze i urzędnicy koronni, ani reprezentanci narodu, ani przedstawiciele gospodarstwa społecznego nie zdołali rozbudzić w sobie tej świadomości, że pusty skarb nie napełnia się cudem, a tylko ofiarą i obciążeniem obywateli. Ubożejące systematycznie rolnictwo domagało się na Sejmach równania cen przemysłowych wdół, wyznaczało wciąż nowe taksy na wytwory kupowane w miastach, a równocześnie antygospodarcze ustawodawstwo niszczyło miasta i handel, ścieśniało możliwości konsumcyjne, a tem samem osłabiało ponownie rolnictwo. Przedstawiciele szlachty domagali się wolnego importu towarów zagranicznych, gdy import ten niszczył walutę polską, protestowali przeciw wszelkim inwestycjom państwowym, obawiając się, że ten — jakbyśmy to dziś powiedzieli — „etatyzm" ogranicza swobodę nierealizowanej zresztą prywatnej ekspansji i może spowodować jakieś obciążenia podatkowe lub celne. Taką charakterystyczną kampanję i polemikę prowadzono w okresie Władysława IV przeciw cłom morskim, mającym stworzyć fundusze dla ufortyfikowania wybrzeża morskiego i rozbudowy floty polskiej.



Wicepremjer inż. Eugenjusz Kwiatkowski

Państwo nasze odznaczało się dawniej szczególnie słabym instyktem samoobronnym i samozachowawczym, to też i ono i samo społeczeństwo było eksploatowane przez całe wieki i ze wszystkich stron.

Jeżeli dziś — my współcześni — przyglądamy się z goryczą i czasem z apatją objawom naszej gospodarczej niedoli, gdy stwierdzamy jak daleko w tyle pozostaliśmy poza długim szeregiem narodów europejskich w odniesieniu do głównych sprawdzianów siły, — to prawie zawsze zapominamy, że połowa naszej współczesnej niedoli i biedy wyrasta z dawno minionej przeszłości. Zapominamy, że tak samo jak losy przyszłych pokoleń i przyszłej Polski kształtować się będą na fundamencie naszej dzisiejszej pracy, naszego hartu, naszej zdolności do współdziałania i naszego rozumu stanu, naszej wytrwałości i ofiarności, tak samo nasze dzieje współczesne muszą się zmagać w trudzie i w wysiłku z tem, co stało się ciężką spuścizną przeszłości.

Przeglądając — własne i obce — źródła historyczne, możemy z nieulegającym wątpliwości objektywizmem stwierdzić, że żywioł słowiańsko-polski przy zlekceważeniu naczelnych i naturalnych tendencyj politycznych i gospodarczych był systematycznie w ciągu wielu wieków odpychany od

wybrzeża morskiego i ze swych siedzib zachodnich na wschód.

Morze Bałtyckie — jako podstawa aktywizmu handlowego i aktywizmu strategicznego — było związane organicznie i strukturalnie z naczelnemi postulatami polityki Rzeczypospolitej Polskiej.

Jakże jasnem jest dziś właśnie dla nas, że rolnictwo nieoparte o zorganizowany handel wewnętrzny i eksportowy, pomimo dobrych warunków naturalnych, nie może stać się właściwym akumulatorem bogactwa narodowego.

Tak jest dziś i tak samo było w przeszłości, — a w przeszłości Polski ten właśnie problemat był może jeszcze ważniejszy niż dziś. Cała Polska była wówczas nastawiona prawie wyłącznie na rolnictwo, a zarazem była śpichrzem dla Europy zachodniej.

Już ten jeden fakt posiadał doniosłość tak wielką i w skutkach swych tak powszechną, że po dzień dzisiejszy od nich uwolnić się nie możemy. Ale podobnych zagadnień i podobnych faktów historja Polski notuje znacznie więcej. Można bez obawy o przesadę twierdzić, że zaniedbanie w zakresie realizacji własnej, polskiej polityki morskiej i własnej ekspansji handlowej zubożyło dawne państwo o wielomiljardowe wartości, zwęziło nasze granice etnograficzne, zaważyło ujemnie na naszym rozwoju społecznym i wreszcie stało się jedną z przyczyn upadku.

Fakt powstania po wielkiej wojnie światowej nowej Polski, wolnej i zjednoczonej, związanej bezpośrednio z Bałtykiem, powstrzymał nagle wiele procesów eksploatacyjnych, zahamował systematyczny wyzysk ziem polskich; musiał więc stworzyć falę nienawiści ku nowemu państwu, zrywającemu wszystkie pęta służby — jak gdyby kolonjalnej i budzącemu poczucie własnych praw narodowych w zakresie gospodarczym i politycznym. Terytorjalnie najważniejsze elementy gospodarczej samodzielności Polski są związane z województwami: śląskiem i pomorskiem. Pierwsze może i powinno stać się punktem wyjścia dla systematycznego rozwoju przemysłu w Polsce, tak zasobnej w niewyzyskane surowce, posiadającej rynek wewnętrzny o nieograniczonych wprost możliwościach konsumcyjnych i ogromny przyrost ludnościowy — drugie, t. j. Pomorze musi stworzyć podstawy własnego handlu w skali międzynarodowej. Odbudowa Polski, zjednoczenie trzech dzielnic pod względem gospodarczym i społecznym i nastawienie jej rozwoju na typ zachodnio-europejski — nie są możliwe bez swobodnego kontaktu handlowego z całym cywilizowanym światem. Tej samodzielności — w szczególnych warunkach Polski — ustalonych już w ciągu wieków — nie zabezpieczy żaden, choćby najkorzystniejszy traktat, nie zabezpieczy obcy port handlowy i obcy element kupiecki. To wszystko musi stworzyć programowo sama Polska swym własnym, upartym i niezłomnym wysiłkiem i nakładem materjalnym.

Z tego też punktu widzenia Gdynia stanowi wyjątkowo wielki i ważny symbol programu odrodzonej Polski. Oczywiście, iż możemy się cieszyć, czy chlubić, że Gdynia w ciągu kilku zaledwie lat stała się jednym z największych portów na Bałtyku, że — odzyskanych praw narodowych na piaszczystem wybrzeżu polskiem — nie zmarnowaliśmy w tych pierwszych kilkunastu latach pomimo wszystkich trudności; że Gdańsk, w oparciu o gospodarstwo polskie, szczególnie jako port, wykazuje bardzo poważny rozwój i nawet w latach najcięższego kryzysu ma ruch towarowy dwa razy większy niż w najlepszych latach przedwojennych, przy odcięciu go od gospodarczego zaplecza Polski.

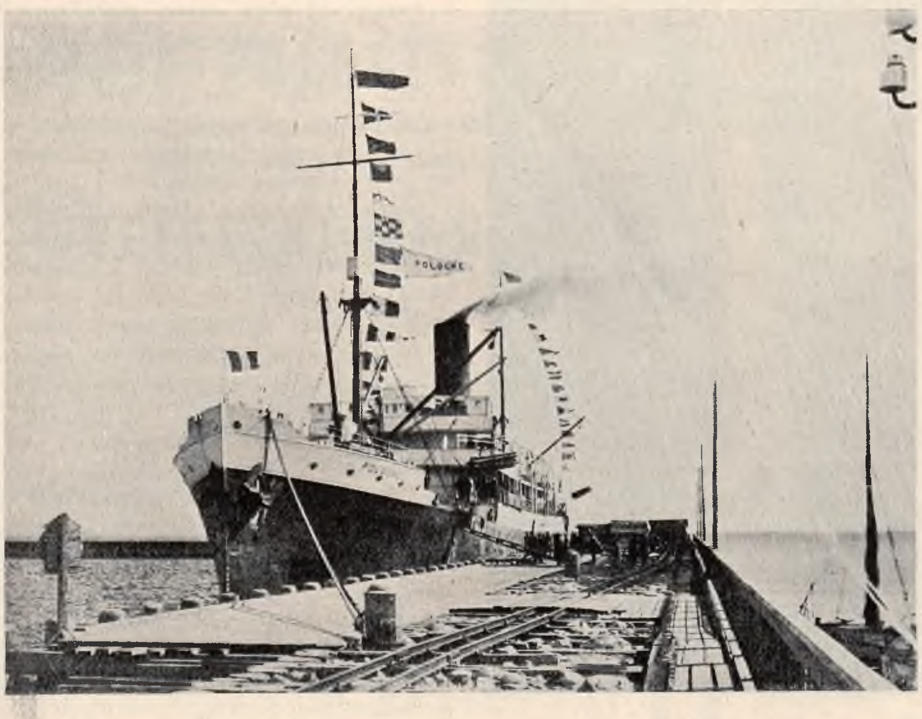
Jednakże istota znaczenia Gdyni polega na tem, że jest ona symbolem buntu, który zrodził się świadomie w psychice całego narodu polskiego i który jest reakcją przeciw wiekowej eksploatacji Polski przez obce elementy — eksploatacji, która systematycznie spychała nas w Europie do rzędu elementu wyzyskiwanego i niesamodzielnego, do tego poziomu biedy, która panuje w słomą krytej chacie chłopa polskiego, tego abnegata wszelkiej konsumcji, lub na poddaszu polskiego pracownika, pragnącego bezskutecznie sprzedać swe siły i zdolności za środki najmarniejszej egzystencji życiowej.

Nic bardziej jak Gdynia i konsekwentna polityka morska nie nauczyło nas rozumieć, że tak długo nie podźwigniemy własnego społeczeństwa z dna nędzy, nie oderwiemy się od roli parjasów, jak długo nie zdobędziemy się na takie samo uzbrojenie ekonomiczne, jakie zdobyły systematyczną i programową pracą inne, wielkie i cywilizowane narody Europy.

Drogi handlowe na wschód i na zachód przez granice lądowe zacieśniły się bezpowrotnie. Na ich rozwarcie nie mogą już wpłynąć decydująco normalne i poprawne stosunki sąsiedzkie. Sama bowiem struktura gospodarcza tych rynków uległa zasadniczej zmianie w okresie tych kilkunastu lat, które przywróciły bałtyckie prawa Polsce.

Jeśli chcemy żyć jak naród naprawdę niepodległy i niezależny i politycznie i gospodarczo, musimy zbudować i wyposażyć technicznie i organizacyjnie szeroką drogę komunikacji gospodarczej ze światem. W warunkach polskich istnieje tylko jedna możliwość budowy tej drogi: przez Gdynię. Jednakże Gdynia uda się nam naprawdę tylko wtedy, gdy słowo to stanie się programem całej Polski i to programem trwałym, niezłomnym, programem zawsze żywym i aktualnym, wciąż ulepszanym, doskonalonym i rozszerzanym.

Musimy zrozumieć, że właśnie przez Gdynię, przez Pomorze i Śląsk, przebiega główny nerw gospodarczego życia polskiego; przecięcie tego nerwu, to paraliż całego organizmu, to stabilizacja nędzy wielu pokoleń, to niemożność wydobycia się z pęt tych powikłań, które tak jaskrawo rysują się przed oczyma współczesnego pokolenia.



Pierwszy transport emigrantów odchodzi z powstającego portu Gdyni

Jeśli chcemy żyć i dalej prowadzić dzieło wyzwolenia Polski, to muszą stanąć zwarte i karne szeregi najlepszych ludzi w Polsce, którzy z pokolenia w pokolenie przekazywać będą hasło nastawiania zdolności obrony i zdolności twórczej pracy w kierunku Gdyni i Bałtyku, przez etnograficznie polskie Pomorze.

Każda rocznica odzyskania dostępu naszego do morza, to dzień, który ma zawierać w sobie nietyle świadomość osiągniętych rezultatów, ile raczej świadomość, że dzieło nasze i nasz obowiązek daleki jest od zakończenia, że temu programowi służyć musimy wytrwale i solidarnie my i nasi następcy przez szereg pokoleń.

JAN ŚCIBOR

Polska bandera

WŁASNA bandera to coś więcej niż przedmiot narodowej dumy. To świadectwo obecności Państwa na wielkich wszechświatowych szlakach, to niezbity, żywy, pełen potężnej treści dowód, iż jesteśmy, iż zasięg dążeń naszych, możliwości — wybiega daleko poza granice Rzeczypospolitej, stanowiące fizyczne, że tak powiemy, ściany naszego domu. Dom ten ma niby wielką bramę, która nas broni przed ciasnotą, przed zamknięciem się w wyodrębnieniu zbyt zupełnem. Tą bramą jest nam brzeg morza. Od brzegu tego odbijają okręty różnych nacji, albo do brzegu tego płyną zdaleka. Niejeden z nich zdobi już dziś polski pawilon... To symbol naszego wyzwolenia, to świadectwo dynamiki naszego życia.

Życie narodu państwowego pełne jest szczególnych obowiązków, wynikających z jego istoty. Naród państwowy nie może istnieć tylko bogactwem ducha, albo dorobkiem, choćby największym, cichej pracy. Musi on mieć i wciąż pomnażać w sobie wolę tworzenia i zmierzać do coraz nowych, na coraz dalszą metę obliczonych osiągnięć. Miarą wartości i sił jego jest napięcie realnych wysiłków, jest zakres jego aspiracji, szukanie ciągłe ujścia dla narastającej energji i pewna siebie gotowość do nieustępliwego współzawodnictwa zawsze i wszędzie. Naród za wielkie odpowiedzialny Państwo ma w sobie coś z rycerza, biorącego udział w bezustannym turnieju. Każda przegrana okrywa go niesławą, równie jak usunięcie się z jakichkolwiek szranków. Niema dziedziny, w której mógłby nie pragnąć zwycięstwa. niema okazji, w której nie musiałby potykać się pod własnym znakiem. Znak ów i barwy uświęcone to atrybut jego suwerenności. Po nich poznać go można w ciżbie ludów, z niemi związana jest jego śród innych ranga.

Nie każdy sztandar jest szanowany jednakowo. Są takie, które stoją zwinięte biernie i cicho i są inne, za któremi się dąży ciągle naprzód. Takim sztandarem dla Państwa i Narodu jest własna okrętowa bandera. Ta hardo łopoce na wichrze najzawziętszym i wita zawsze o tej samej porze dzień nowy. Pod każdym stopniem szerokości... Dziwną wymowę ma ta chorągiew droga, powiewająca na statku, pływającej wyspie swego plemienia, swego kraju. Jest to symbol majestatu samodzielności mocarstwowej i symbol łączności—samotnej, na bezkres fal ciśniętej, nawy z jej macierzą. Nikt nie zdaje sobie z tego sprawy lepiej, jak porzucający ziemię ojczystą podróżnik, bez względu na to, czy ma do niej powrócić, czy też podjąć nową walkę o byt het na drugim brzegu Oceanu i tam kiedyś złożyć swe kości. Własna bandera nasza to ostatnie dlań pożegnanie Ojczyzny, to jej westchnienie za nim, to nieśmiertelny polonez Ogińskiego, to obcowanie z Polską przez całą drogę, to jej błogosławieństwo święte i słowo pociechy. Morze huczy, pienią się wściekłe bałwany, mewy żałosnym piskiem wypełniają powietrze, na horyzoncie kłębią się złowrogie chmury, smutny wędrowiec stoi wpatrzony w dal bez kresu, zawierającą dlań same zagadki i niepokoi się i trwoży niepewien jutra — nagle wzrok jego zatrzymuje się na barwach narodowych i twarz rozjaśnia się uśmiechem wiary — Jeszcze Polska nie zginęła — a wraz z nią nie zginęło i nie zginie nic, co w jego sercu mocne, dzielne, szlachetne. Najtrwożliwszemu narzuca taką myśl — świadomość, iż ciągle jest i pozostanie pod opieką swojego Państwa, które nie wyprze go się nigdy w żadnej potrzebie.

Ta pewność stwarza inne dzisiaj oblicze polskiego wędrowca. Wie on, iż nie idzie jako tułacz bezimienny między obcych i że śmiało może pomiędzy nimi nosić głowę. ,,Je suis polonais, ich bin ein Pole, I am a Pole, Io sono un Polacco" — rzuci każdemu w twarz, gdy tak się zdarzy. To mówi za niego już na morzu polska bandera którą salutują mijające ją okręty. Ostatni raz ujrzy ją w dalekim porcie, gdzie wysiądzie na ląd i najpewniej zgłosi się znów do swego konsulatu. Stamtąd wziąwszy wiatyk dobrej rady, najlepsze życzenia pomyślności i nadzieję dalszej skutecznej opieki, wyruszy dopiero o własnych siłach w świat. Ale nie oprze się złudzeniu, iż bandera polska trzepoce się nad nim wciąż w przestrzeni. To poczucie obecności silnego samodzielnego Państwa, nie opuszczającego nigdy swego obywatela.

Lecz pewność taka nietylko przywilejem jest, płyną z niej obowiązki. Obowiązek prawości i obowiązek odwagi i obowiązek legitymowania się z polskości swej czynem rycerskim. A to nie wszystko, bo obok tych przykazań moralnych życie narzuca i praktyczne. I w tej dziedzinie też od pierwszej chwili odbicia od polskiego brzegu nie można przynieść wstydu polskiej banderze. Należy z kursem, który trzyma, połączyć własny taki czy inny ,,kurs", to znaczy plan działania, rozważny i celowy. Plan, któryby dowodem był, nietylko jednostki ale społeczeństwa całego — dojrzałej tężyzny, solidarności i zdrowych instynktów... Pod polską



Pierwszy statek w budującym się porcie Gdyni s/s „Kentucky"

flagą i na polskich okrętach nie płyną w świat daleki chciwi konkwistadorowie, gotowi wyrywać innym dobro ich wraz z prawem istnienia. Krew gwałconych i uciskanych nie bryźnie nigdy na sztandar nasz, powiewający na maszcie. Sztandar ów wiedzie wyłącznie na podboje, dokonywane rozumem, uczciwością, sprawnością i mozołem. I tylko bojowników trwałego wysiłku i wnikliwych eksploratorów bierze pod swą opiekę. Z radością towarzyszy też chcącym i umiejącym przerzucić nad morzami most międzynarodowych porozumień — przedewszystkiem, rzecz prosta, gospodarczych. Takie pionierstwo w banderze polskiej ma niezawodnego protektora. Patronuje mu ona na wszystkich wodach i doprowadza szczęśliwie choćby na kraj świata. Tak polityczna moc Rzeczypospolitej sekunduje twórczości i przedsiębiorczości społeczeństwa. Szczególniej w czasach wymiany, mającej za podstawę kompensaty. Prywatny, bezimienny włóczęga niewiele dokona w tym względzie, o ile nie osłoni go powaga Państwa. Dla awanturników i nawet kondotjerów ekonomicznych, niczem nie skrępowanych, niema już konjunktury. Jest natomiast niemało jeszcze miejsca dla zorganizowanej inicjatywy, w zgodzie będącej z interesem własnego i z korzyścią innych narodów. I taką inicjatywę pawilon polski sankcjonuje z zasady.

Protegując, legitymując i polecając kupca — największą jednak, a przynajmniej najdonioślejszą moralnie rolę spełnia nasza bandera względem wychodźcy. Dla tego jest uosobieniem dobrej wieści od „swoich", w najszerszem tego słowa znaczeniu. Przynosi mu ona pamięć o nim Ojczyzny i jej o niego trwałą troskę. Statek polski pełen jest dla emigranta skarbów, pełen ziszczenia jego tęsknot. Więc — przybywają na nim „prosto z kraju" nowi rodacy, przywożą dawno niewidziane a bliskie sercu rzeczy zwykłe, to znowu cenne bardzo produkty, książki w najdroższym pisane języku, mnóstwo pachnących Polską drobnostek, co wszystko razem zdaje się być ładunkiem najwonniejszego na świecie powietrza. To powietrze jest wszędzie, dokąd dociera radosna, młoda flaga polska. Toruje nam ona drogę po przez burze najsroższe, po przez mussony i passaty... Gdzie ona ukaże się na szczytach fal, tam wszędzie dochodzi orzeźwiający serca strudzone i nową wlewający w nie otuchę wiatr od szarożółtej, starej Wisły.

Święto marynarki wojennej na Oksywiu

DNIA 10 lutego, w dniu święta marynarki wojennej, odbyły się uroczystości na Oksywiu, na których miasto Gdynia reprezentowane było przez komisarza Rządu Sokoła, prezesa sądu okręgowego Parczewskiego oraz członków zarządu Ligi morskiej i kolonjalnej z prezesem inż. Gierdziejewskim na czele.

Po nabożeństwie kontr-admirał Unrug dokonał przeglądu oddziałów marynarki i wojska i osobiście odczytał rozkaz dzienny. Następnie odbyła się akademja, poczem w porcie wojennym nastąpiło poświęcenie i podniesienie bandery na nowozbudowanym trawlerze „Czajka", wykonanym całkowicie w kraju.

Na zakończenie uroczystości wydał w godzinach wieczornych w salach Domu Zdrojowego herbatę dla pracowników miejskich komisarz Sokół. Do zebranych przemówił komisarz Rządu Sokół, podkreślając m. in., że rozwoju Gdyni nie może powstrzymać nawet ogólny zastój gospodarczy.

„W chwili tak uroczystej — mówi p. komisarz Sokół — niech wszystkie serca i umysły naszej Gdyni zespolą się w gorącem pragnieniu, by przez naszą pracę zbiorową Rzeczpospolita Polska tu nad Bałtykiem panowanie swoje na wieki utwierdziła, wzrastając w chwałę i potęgę".

Po wzniesieniu okrzyków na cześć Najjaśniejszej Rzeczypospolitej i Prezydenta R. P. Ignacego Mościckiego orkiestra marynarki wojennej odegrała Hymn Narodowy.

J. JANIAK

Ruch i praca bander w porcie gdyńskim w r. 1935

OGÓLNY ruch statków w porcie gdyńskim w r. 1935 wyniósł 9.550 statków o łącznej pojemności 9.124.260 n. r. t., wobec 9.189 statków o pojemności 8.295.706 n. r. t. w r. 1934. A zatem w porównaniu z r. 1934 wzrosła ilość statków o 361 t. j. o 3.93% oraz pojemność o 828.554 n. r. t. czyli o 9.99%. W r. 1935 przyszło statków 4.778 o łącznej pojemności 4.559.140 n. r. t., wykazując wzrost 4.83% ilości oraz 10.06% pojemności, wobec 4.592 ilości i 4.142.142 pojemności n. r. t. w r. 1934. Wyszło natomiast statków 4.772 o pojemności 4.565.120 n. r. t., wykazując wzrost 3.8% ilości oraz 9.91% pojemności wobec 4.597 statków o pojemności 4.153.564 n. r. t. w r. 1934.

Średni tonaż statku zawijającego do portu gdyńskiego w r. 1935 wyniósł 954.2 n.r.t., wobec 903.1 n.r.t. w r. 1934. Wzrost ten spowodowany jest wzrostem średniego tonażu statków zawijających do portu gdyńskiego pod banderą: Anglji 1.744.5 n. r. t. (w r. 1934 — 1.627.3 n. r. t.), Francji 2.803.7 n. r. t. (1.955.7 n. r. t.), Grecji 2.578.1 n. r. t. (2.525.8 n. r. t.), Łotwy 1.212.5 n. r. t. (933.6 n. r. t.), Norwegji 900.7 n. r. t. (796.4 n. r. t.), Szwecji 724.3 n. r. t. (682.9 n. r. t.).

W r. 1935 wzrosła również praca statków w porównaniu do poprzedniego roku. Wzrost na wejściu wynosił 6.64%, na wyjściu 1.92%. Przyszło bowiem statków z ładunkiem 2.020 wobec 1.894 w poprzednim roku, oraz wyszło 3.754 wobec 3.682. Większy wzrost pracy statków na wejściu uzasadniony jest większym wzrostem importu w stosunku do eksportu w porównaniu do roku 1934. Z pośród dziesięciu czołowych bander, najintensywniejsza była praca statków na przyjściu pod banderą Norwegji, stanowiąc 58.6% (statków na przyjściu pod daną banderą), następnie Niemiec 55.3%, Stanów Zjedn. A. P. 53.3%, Danji 50.3%, Polski 48.9%, Finlandji 42.2%, Szwecji 30%, Anglji 22%, Włoch 18.4%, Grecji 1.2%. Odnośny stosunek procentowy pracy statków na wyjściu kształtował się następująco: Włochy 97.7%, Grecja 96.4%, Szwecja 86.7%, Polska 86%, Anglja 79%, Danja 79%, Finlandja 77%, Norwegja 68.8%, Niemcy 63.3%, Stany Zjedn. A. P. 58.1%. Statki z ładunkiem wszystkich bander na wejściu stanowią 42.3%, natomiast na wyjściu 78.6%.

Średni postój statków w porcie gdyńskim w r. 1935 wynosił 54.02 godzin, wobec 59.23 godzin w r. 1934. Średnia ilość statków przebywających jednocześnie w porcie wynosiła 49 statków wobec 40 statków w r. 1934. Zmniejszenie się średniego postoju statków w porcie, z jednoczesnem zwiększeniem się średniego tonażu statku zawijającego do portu, oraz z jednoczesnem zwiększeniem się średniej ilości statków przebywających jednocześnie w porcie, świadczy wymownie o coraz dalej idącej sprawności urządzeń przeładunkowych portu gdyńskiego.

W roku 1935 zawinęło do Gdyni 28 bander wobec 25 bander w r. 1934. Kolejność tych bander była następująca: 1. Szwecja, 2. Polska, 3. Anglja, 4. Niemcy, 5. Danja, 6. Norwegja, 7. Stany Zjedn. A. P., 8. Włochy, 9. Grecja, 10. Finlandja, 11. Holandja, 12. Łotwa, 13. Rumunja, 14. Estonja, 15. Francja, 16. Gdańsk, 17. Z. S. R. R., 18. Hiszpanja, 19. Jugosławja, 20. Egipt, 21. Japonja, 22. Litwa, 23. Węgry, 24. Turcja, 25. Islandja, 26. Panama, 27. Irlandja, 28. Austrja. Bandera Polski w r. 1935 po Szwecji przesunęła się z 3-go (w r. 1934) zdecydowanie na 2-gie miejsce, przed Anglją, Niemcami, Danją. Dalsza kolejność miejsc wykazuje przegrupowanie bandery Anglji z 5-go (w r. 1934) na 3-cie, Niemiec z 2-go (w r. 1934) na 4-te, Danji z 4-go (w r. 1934) na 5-te. Bandery Norwegji, Stanów Zjedn. A. P., Włoch, utrzymały się na 6-em, 7-em i 8-em miejscu, podobnie jak w r. 1934. Grecja przesunęła się z 10-go na 9-te, Finlandja z 9-go na 10-te i t. d. W roku 1935 zawinęły do portu gdyńskiego niereprezentowane w r. 1934 bandery Egiptu, Hiszpanji, Irlandji, Islandji i Turcji. Na uwagę zasługuje brak bandery Czechosłowacji w r. 1935, w związku z awarją w kanale Kilońskim czeskiego statku ,,Little Evy'', który kursował w r. 1934 na linji regularnej Gdynia — Hamburg, przewożąc surowce dla fabryk ,,Bata''.

Przesunięcie bandery Polski na drugie miejsce w r. 1935 jest wynikiem zwiększenia się tonażu polskiej floty handlowej z 37.355 n. r. t. w r. 1934 na 46.787 n. r. t. pod koniec r. 1935. W ten sposób tonaż polskiej floty handlowej powiększył się o 9.432 n. r. t., czyli o 25.24 % w porównaniu z rokiem 1934; natomiast ilość statków polskiej floty handlowej w r. 1935 wynosi 100 statków wobec 86 statków w r. 1934, co stanowi 16.3 % wzrostu. Zwiększenie to spowodowane zostało zbudowaniem: s/s ,,Puck'', s/s ,,Hel'', m/s ,,Piłsudski'' oraz kupnem: ż/m ,,Elemka'', m/s ,,Pionier I'' i szeregu innych mniejszych statków.

Z pośród statkow, które weszły do portu gdyńskiego w r. 1935, przypada na statki parowe: 4.128 statków o pojemności 4.130.610 n. r. t.; stanowi to 90.6 % ogólnej pojemności n. r. t. oraz 86.4 % ogólnej ilości statków. Motorowych statków zawinęło 264 — 5.5 % ogólnej ilości, o łącznej pojemności 386.685 n. r. t. — 8.5 % ogólnej pojemności. Pozatem statków żaglowo-motorowych zawinęło 386 — 8.1 % ogólnej ilości, o łącznej pojemności 41.845 n. r. t. — 0.9 % ogólnej pojemności. Średni tonaż statku parowego zawijającego do portu gdyńskiego wynosi 1000.6 n. r. t. Największy średni tonaż statku parowego posiada bandera Japonji — 4.266 n. r. t. a następnie bandera Stanów Zjedn. A. P. — 3.143.6 n. r. t. Dla bandery Polski średni tonaż statku parowego wynosi 1.017.7 n. r. t. Najmniejszym średnim tonażem statku parowego dysponuje bandera Panamy 147 n. r. t. Pod względem łącznej pojemności n. r. t. statków parowych na 1-em miejscu jest bandera Szwecji, na 2-em bandera Polski, na 3-em Anglji, na 4-em Niemiec, na 5-em Danji i t. d.; pod względem ilości statków parowych, po Szwecji na 2-em jest bandera Niemiec, na 3-em Polski, na 4-em Danji, na 5-em Norwegji i t. d. Średni tonaż statku motorowego zawijającego do portu gdyńskiego wynosi 1.464.7 n. r. t., przyczem bandera Polski posiada największy średni tonaż statku motorowego 6.851 n. r. t., w związku z uruchomieniem m/s ,,Piłsudski'' (8.168 n. r. t.). Z kolei pod banderą Stanów Zjedn. A. P. średni tonaż tej kategorji statków wynosi 3.775 n. r. t., dalej Włoch 3.174.8 n. r. t., Norwegji 1.398.4 n. r. t. Kolejność łącznej pojemności n. r. t. statków motorowych na przyjściu do portu gdyńskiego jest następująca: 1-e Szwecja, 2-ie Norwegja, 3-ie Polska, 4-e Niemcy, 5-e Danja i t. d. Największą ilość statków motorowych na przyjściu do Gdyni wykazuje bandera Szwecji, dalej Norwegji, Danji, Holandji, Niemiec, Polski.

Statki żaglowo-motorowe zawijające do portu gdyńskiego stanowią najmniej-

TABELA I. ILOŚĆ I RODZAJ STATKÓW, KTÓRE WESZŁY DO PORTU GDYŃSKIEGO W ROKU 1935.

BANDERA	PRZYSZŁO STATKÓW											
	parowych			motorowych			żaglowo - motorow.			Ogółem		
	ilość	pojemność N.R.T.	średni tonaż	ilość	pojemność N.R.T.	średni tonaż	ilość	pojemność N.R.T.	średni tonaż	ilość	pojemność N.R.T.	średni tonaż
Polska	559	568.142	1.017.7	6	41.109	6.851.-	16	2.807	112.9	581	612.058	1.053.5
W. M. Gdańsk	29	16.247	560.2	—	—	—	—	—	—	29	16.247	560.2
Anglja	272	473.093	1.739.3	1	3.158	3.158.-	—	—	—	273	476.251	1.744.5
Austrja	—	—	—	—	—	—	1	134	134.-	1	134	134.-
Danja	454	403.027	887.7	42	10.451	248.8	176	15.397	87.5	672	428.875	638.2
Egipt	2	5.387	2.693.5	—	—	—	—	—	—	2	5.387	2.693.5
Estonja	80	36.569	457.1	1	165	165.-	8	1.260	157.5	89	37.994	426.9
Finlandja	156	198.903	1.275.-	5	1.003	200.6	5	1.935	387.-	166	201.841	1.215.9
Francja	9	25.233	2.803.7	—	—	—	—	—	—	9	25.233	2.803.7
Grecja	82	211.406	2.578.1	—	—	—	—	—	—	82	211.406	2.578.1
Hiszpanja	3	7.359	2.453.-	—	—	—	—	—	—	3	7.359	2.453.-
Holandja	78	59.890	767.8	23	4.065	176.7	11	1.109	100.8	112	65.064	580.9
Irlandja	1	284	284.-	—	—	—	—	—	—	1	284	284.-
Islandja	2	955	477.5	—	—	—	—	—	—	2	955	477.5
Japonja	1	4.266	4.266.-	—	—	—	—	—	—	1	4.266	4.266.-
Jugosławja	3	8.121	2.707.-	—	—	—	—	—	—	3	8.121	2.707.-
Litwa	6	3.377	562.8	—	—	—	—	—	—	6	3.377	562.8
Łotwa	51	61.836	1.212.5	—	—	—	—	—	—	51	61.836	1.212.5
Niemcy	652	445.339	683.-	9	12.270	1.363.3	78	8.655	111.-	739	466.264	630.9
Norwegja	354	240.088	678.2	51	128.784	2.525.2	6	1.326	221.-	411	370.198	900.7
Panama	5	735	147.-	—	—	—	—	—	—	5	735	147.-
Rumunja	21	50.195	2.390.2	—	—	—	—	—	—	21	50.195	2.390.2
Stany Zjedn. A. P.	91	286.065	3.143.6	1	3.775	3.775.-	—	—	—	92	289.840	3.150.4
Szwecja	1.123	784.140	698.3	121	169.206	1.398.4	85	9.222	108.-	1.329	962.568	724.3
Turcja	1	1.476	1.476.-	—	—	—	—	—	—	1	1.476	1.476.-
Węgry	1	2.737	2.737.-	—	—	—	—	—	—	1	2.737	2.737.-
Włochy	83	224.014	2.699.-	4	12.699	3.174.8	—	—	—	87	236.713	2.720.8
Z. S. R. R.	9	11.726	1.302.9	—	—	—	—	—	—	9	11.726	1.302.9
Razem	4.128	4.130.610	1.000.6	264	386.685	1.464.7	386	41.845	108.4	4.778	4.559.140	954 2

szą pozycję w ruchu statków. Średni tonaż statku żaglowo-motorowego zawijającego do Gdyni wynosi 108.4 n. r. t., przyczem pod banderą Finlandji 387 n. r. t., Norwegji 221 n. r. t., Estonji 157 n. r. t., Polski 112.9 n. r. t. i t. d. Największą ilość statków żaglowo-motorowych wykazuje bandera Danji 176, Szwecji 85, Niemiec 78, Polski 16; natomiast kolejność pojemności n. r. t. statków żaglowo-motorowych kształtowała się w ten sposób: Danja, Szwecja, Niemcy, Polska, Finlandja i t. d. Szczegółowy wykaz rodzaju statków zawijających do Gdyni w r. 1935 ilustruje podana tabela I (patrz tabela na str. 5).

W roku 1935 statki 28 bander przewiozły w obrotach portu gdyńskiego ogółem 7.474.445 ton różnego rodzaju towarów. Najwięcej towarów przewiozła bandera Szwecji 1.928.806 ton, co stanowi 25.8 %. W ten sposób bandera Szwecji partycypuje w 1/4 zamorskich obrotów towarowych portu gdyńskiego. Bandera Polski przewiozła ogółem 887 tys. 229 ton towarów, wykazując 11.9 % ogólnych obrotów towarowych. A zatem w handlu z krajami zamorskiemi 11.9 % ilości towarów przewozi się z portu i do portu gdyńskiego na statkach pod banderą Polski. Bandera Danji przewiozła 765.329 ton, zajmując 3-ie miejsce, dalej 4-te bandera Anglji, 5-te Niemiec, 6-te Grecji, 7-me Włoch, 8-me Norwegji i t. d.

Średnie obciążenie jednej netto reg. tony wynosi 0.819 tony. Poniżej tego średniego obciążenia pracują bandery: Polski, Anglji, Finlandji, Francji, Holandji, Niemiec, Norwegji, Panamy i Stanów Zjedn. A. P. W poważnej mierze wpływa na to fakt, że większość statków tych bander kursuje na linjach regularnych, w przeciwieństwie do trampów, które często przewożą towary masowe o dużym ciężarze gatunkowym, dzięki czemu średnie obciążenie na jedną n. r. t. może być większe.

TABELA II. UDZIAŁ BANDER W ZAMORSKIM PRZYWOZIE I WYWOZIE PORTU GDYŃSKIEGO W R. 1935. (w tonach).

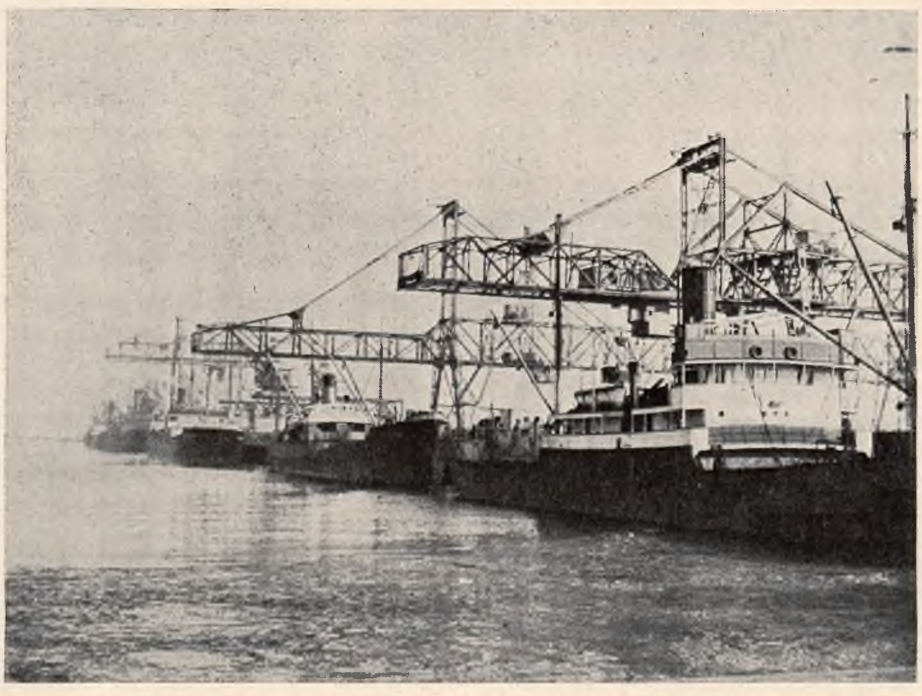
BANDERA	Przywóz i wywóz razem	Udział %	Kolejne miejsce	Średnia ilość towarów w tonach na 1 n. r. tonę.
Polska	887.229	11.870	2	0.723
W. M. Gdańsk	44.436	0.595	15	1.389
Anglja	671.025	8.977	4	0.701
Austrja	262	0.004	28	0.978
Danja	765.329	10.239	3	0.895
Egipt	13.808	0.185	19	1.282
Estonja	80.656	1.079	12	1.063
Finlandja	203.900	2.728	9	0.505
Francja	22.544	0.302	18	0.447
Grecja	585.541	7.834	6	1.378
Hiszpanja	27.801	0.372	16	1.889
Holandja	70.629	0.945	14	0.545
Irlandja	492	0.007	26	1.732
Islandja	2.027	0.027	25	1.061
Japonja	8.420	0.113	21	0.987
Jugosławja	13.223	0.177	20	1.014
Litwa	5.735	0.077	23	0.849
Łotwa	158.061	2.115	11	1.289
Niemcy	645.476	8.636	5	0.697
Norwegja	484.088	6.476	8	0.652
Panama	377	0.005	27	0.256
Rumunja	160.513	2.147	10	1.526
Stany Zjedn. A. P.	76.294	1.021	13	0.132
Szwecja	1.928.806	25.805	1	1.003
Turcja	4.044	0.054	24	1.302
Węgry	7.955	0.106	22	1.453
Włochy	578.931	7.745	7	1.213
Z. S. R. R.	26.863	0.359	17	1.057
Razem	7.474.445	100.000	—	0.819

Szczegółowy udział bander w ogólnych obrotach towarowych portu gdyńskiego wykazuje tabela II.

Zamorski przywóz do Gdyni w r. 1935 wynosił 1.111.845 ton, stanowiąc 14.9 % ogólnych obrotów zamorskich. Podobnie jak w ogólnych obrotach, tak i na przywozie pierwsze miejsce zajmuje bandera Szwecji z udziałem 21.7 %, przywożąc 241.235 ton towarów. Na 2-iem miejscu bandera Niemiec 16.2 % — 179.821 ton, na 3-iem Norwegji 15.2 % — 169.498 ton, a dopiero na 4-em miejscu znajduje się bandera Polski z udziałem 10.5 %, z przewozem 116.451 ton, pomimo drugiego miejsca w ogólnym tonażu n. r. t. Jest to zupełnie zrozumiałe zjawisko, kiedy uwzględnimy, że statki polskie przywożą do Gdyni przeważnie towary drobnicowe, nie przywożąc artykułów o charakterze masowym, jak n. p. złom (30 % przywozu do Gdyni), fosforyty, rudy, żużle Thomasa, bawełna, ryż. Bandera Danji przewozi 10.4 %, Anglji 7.3 %, Stanów Zjedn. A. P. 3 %, Holandji 3 % i t. d. Statki pod banderą Austrji, Egiptu, Japonji, Jugosławji, Panamy, Rumunji, Turcji i Węgier nie biorą w ciągu r. 1935 żadnego udziału w zamorskim przywozie do Gdyni.

Szczegółowy udział bander w przywozie przedstawia tabela III.

Ogólny wywóz zamorski z Gdyni w r. 1935 wynosił 6.362.600 ton; stanowi to 85.1 % ogólnych obrotów zamorskich, z tego 75 % obejmuje grupa wytworów pochodzenia mineralnego (węgiel, bunkier, koks). Udział bander w wywozie z Gdyni kształtował się następująco: bandera Szwecji 1.687.571 ton — 26.5 %, band. Polski 770.748 ton — 12.1 %, Danji 649.696 ton — 10.2 %, Anglji 590.228 — 9.3 %, Grecji 577.741 ton — 9.1 %, Włoch 549.954 ton — 8.6 %, i. t. d. według niżej podanej tabeli IV.



Ładowanie węgla na statki w basenie węglowym Gdyni

TABELA III. UDZIAŁ BANDER W ZAMORSKIM PRZYWOZIE DO GDYNI W R. 1935. (w tonach)

BANDERA	1 I kwartał	2 II kwartał	3 I półrocze suma rubryk 1 i 2	4 III kwartał	5 $^{3}/_{4}$ roku suma rubryk 1, 2 i 4 (3 i 4)	6 IV kwartał	7 II półrocze suma rubryk 4 i 6	8 Razem za cały rok	9 %	10 Kolejne miejsce
Polska	24.896	27.803	52.699	32.097	84.796	31.655	63.752	116.451	10.474	4
W. M. Gdańsk . . .	2.077	5.928	8.005	1.768	9.773	1.019	2.787	10.792	0.971	14
Anglja	21.237	22.348	43.585	17.125	60.710	20.087	37.212	80.797	7.267	6
Austrja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Danja	39.052	27.532	66.584	14.826	81.410	34.223	49.049	115.633	10.400	5
Egipt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Estonja	3.887	3.331	7.218	3.015	10.233	2.329	5.344	12.562	1.129	13
Finlandja	13.361	4.729	18.090	6.033	24.123	8.296	14.329	32.419	2.916	9
Francja	389	85	474	333	807	—	333	807	0.073	18
Grecja	—	—	—	7.800	7.800	—	7.800	7.800	0.702	16
Hiszpanja	—	—	—	—	—	13.726	13.726	13.726	1.235	12
Holandja	10.011	11.303	21.314	2.180	23.494	9.524	11.704	33.018	2.970	8
Irlandja	—	—	—	—	—	492	492	492	0.044	19
Islandja	—	—	—	112	112	—	112	112	0.010	20
Japonja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jugosławja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Litwa	1.331	—	1.331	—	1.331	—	—	1.331	0.120	17
Łotwa	519	4.733	5.252	3.270	8.522	2.156	5.426	10.678	0.960	15
Niemcy	41.754	36.143	77.897	41.485	119.382	60.439	101.924	179.821	16.173	2
Norwegja	49.283	35.395	84.678	28.987	113.665	55.833	84.820	169.498	15.245	3
Panama	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rumunja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stany Zjedn. A. P. . .	12.848	8.114	20.962	4.143	25.105	7.963	12.106	33.068	2.974	7
Szwecja	63.746	61.832	125.578	48.905	174.483	66.752	115.657	241.235	21.690	1
Turcja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Węgry	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Włochy	2.156	16.126	18.282	665	18.947	10.040	10.705	28.987	2.607	10
Z. S. R. R.	7.878	—	7.878	3.250	11.128	11.490	14.740	22.618	2.034	11
Razem	294.425	265.402	559.827	215.994	775.821	336.024	552.018	1.111.845	100.000	—

TABELA IV. UDZIAŁ BANDER W ZAMORSKIM WYWOZIE Z GDYNI W R. 1935. (w tonach)

BANDERA	1 I kwartał	2 II kwartał	3 I półrocze suma rubryk 1 i 2	4 III kwartał	5 $^{3}/_{4}$ roku suma rubryk 1, 2 i 4 (3 i 4)	6 IV kwartał	7 II półrocze suma rubryk 4 i 6	8 Ogółem za cały rok suma rubryk 3 i 7	9 Udział %	10 Kolejne miejsce
Polska	154.815	175.484	330.299	221.168	551.467	219.281	440.449	770.748	12.114	2
W. M. Gdańsk . . .	2.762	5.928	8.690	14.719	23.409	10.235	24.954	33.644	0.529	15
Anglja	120.760	126.495	247.255	177.196	424.451	165.777	342.973	590.228	9.277	4
Austrja	—	—	—	262	262	—	262	262	0.004	27
Danja	173.787	160.751	334.538	150.197	484.735	164.961	315.158	649 696	10.211	3
Egipt	6.928	—	6.928	6.880	13.808	—	6.880	13.808	0.217	18
Estonja	22.580	19.344	41.924	12.884	54.808	13.286	26.170	68.094	1.070	12
Finlandja	21.247	27.611	48.858	48.733	97.591	73.890	122.623	171.481	2.695	9
Francja	3.405	2	3.407	4.380	7.787	13.950	18.330	21.737	0.342	16
Grecja	131.180	120.678	251.858	195.126	446.984	130.757	325.883	577.741	9.081	5
Hiszpanja	—	—	—	7.075	7.075	7.000	14.075	14.075	0.221	17
Holandja	417	8.071	8.488	10.253	18.741	18.870	29.123	37.611	0.591	14
Irlandja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Islandja	—	—	—	915	915	1.000	1.915	1.915	0.030	25
Japonja	8.420	—	8.420	—	8.420	—	—	8.420	0.132	20
Jugosławja	—	—	—	13.223	13.223	—	13.223	13.223	0.208	19
Litwa	2.024	—	2.024	2.380	4.404	—	2.380	4.404	0.069	22
Łotwa	45.291	42.398	87.689	31.679	119.368	28.015	59.694	147.383	2.316	11
Niemcy	124.509	94.069	218.578	132.554	351.132	114.523	247.077	465.655	7.319	7
Norwegja	94.612	54.438	149.050	77.177	226.227	88.363	165.540	314.590	4.944	8
Panama	123	192	315	62	377	—	62	377	0.006	26
Rumunja	47.583	34.923	82.506	43.353	125.859	34.654	78.007	160.513	2.523	10
Stany Zjedn. A. P. . .	8.668	10.185	18.853	10.408	29.261	13.965	24.373	43.226	0.679	13
Szwecja	361.835	393.271	755.106	457.552	1.212.658	474.913	932.465	1.687.571	26.522	1
Turcja	—	4.044	4.044	—	4.044	—	—	4.044	0.064	24
Węgry	7.955	—	7.955	—	7.955	—	—	7.955	0.125	21
Włochy	147.206	161.472	308.678	192.506	501.184	48.770	241.276	549.954	8.644	6
Z. S. R. R.	4.225	—	4.225	—	4.225	20	20	4.245	0.067	23
Razem	1.490.332	1.439.356	2.929.688	1.810.682	4.740.370	1.622.230	3.432.912	6.362.600	100.000	—

Realizacja muzeum marynarki wojennej

TEPER

W JEDNYM z poprzednich numerów ,,Wiadomości Portu Gdyńskiego'' zasłużony propagator spraw morskich Stanisław hr. Ledóchowski rzucił myśl utworzenia specjalnego muzeum marynarki.

Obecnie możemy zanotować, że myśl ta wkroczyła w stadjum realizacji. Na jednem z ostatnich posiedzeń Komitetu Nadzorczego Muzeum Wojska z inicjatywy prezesa tego Komitetu gen. Kazimierza Sosnkowskiego zapadła przez aklamację uchwała utworzenia specjalnego działu marynarki, jako naczelnego zadania Muzeum Wojska.

W związku z tem zwróciliśmy się do Dyrektora Muzeum Wojska i Muzeum Narodowego płk. Bronisława Gembarzewskiego z prośbą o informacje, jak przedstawia się obecnie sprawa realizacji muzeum morskiego.

,,Myśl utworzenia specjalnego działu marynarki przy Muzeum Wojska — mówił dyr. Gembarzewski — nie datuje się od dzisiaj i niejednokrotnie była brana pod uwagę, dopiero jednak w ostatnich miesiącach weszła na realne tory.

Już oddawna dawała się odczuwać potrzeba takiego działu muzealnego, gdzieby zawodowcy w zakresie spraw morskich mogli swoją wiedzę pogłębiać, a przedewszystkiem, skąd szerokie rzesze mogłyby czerpać odpowiednie wiadomości o żegludze, zrozumieć znaczenie rozwoju marynarki dla Państwa i gdzie wśród młodzieży budziłoby się zamiłowanie do tej niezmiernie ważnej dziedziny życia narodowego, jaką jest morze i sprawy z niem związane.

Aby muzeum takie utworzyć musimy przedewszystkiem posiadać dlań odpowiednie pomieszczenie. Najwłaściwszą siedzibą dla muzeum morskiego byłby gmach dawnego arsenału wojska polskiego przy ul. Długiej w Warszawie. Frontowa oficyna tego gmachu, wspaniała budowla, nosząca do dzisiaj wybitne cechy późnego Odrodzenia, wzniesiona została przez króla Stefana Batorego, jako dom dla inwalidów wojskowych, jeden z pierwszych tego rodzaju zakładów w Europie. W roku 1638, a zatem bez mała trzysta lat temu, gmach ten został rozbudowany z rozkazu Władysława IV według planu, zachowanego do naszych czasów, z przeznaczeniem na arsenał budowniczy i składowy, pod kierunkiem Pawła i Krzysztofa braci Grodzickich ,,starszych nad armatą'', chlubnie zapisanych w dziejach naszej wojskowości. Tu rosła potęgą wojenna Rzeczypospolitej, tu odlewano działa, fabrykowano i przechowywano broń i wszelki sprzęt wojenny. Stąd królowa Ludwika Marja wyruszyła z działami, zaprzężonemi w konie z jej własnej karety, nad brzeg Wisły, aby razić Szwedów w bitwie, rozstrzygającej o losach kraju i stolicy. W gmachu tym, przebudowanym później przez króla Stanisława Augusta, rozwinął swoją owocną działalność generał artylerji Alojzy Brühl. W latach 1794 i 1830 rozgrywały się tu zaciekłe walki o niepodległość.

Jako arsenał gmach ten dotrwał do roku 1832. W dobie Królestwa Kongresowego ówczesny dyrektor arsenału, beznogi inwalida płk. Ledóchowski, urządził w kilku salach pierwsze muzeum wojskowe, przechowując wśród pięknie ułożonego oręża chorągwie i sztandary dawnych pułków polskich.

Jest to więc gmach o najpiękniejszych tradycjach dawnego wojska polskiego i, odpowiednio przygotowany, bez zmian zasadniczych, służyćby mógł doskonale dla działu marynarki Muzeum Wojska, lotnictwa i innych broni nowoczesnych.

W zbiorach Muzeum Wojska znajduje się szereg eksponatów, które należałoby wyodrębnić w specjalnym dziale. Wymienię tu modele statków, kotwice, miny, broń morską, rozmaite płaskorzeźby, ryciny i obrazy morskie m. in. obraz ,,Bitwa pod Oliwą''. Są też różne pamiątki morskie np. podstawa pod chorągiew użyta podczas ,,zaślubin Polski z morzem'' i inne.

Wszystkie te przedmioty nie mogą być udostępnione szerszej publiczności tylko spowodu braku dla nich odpowiedniego pomieszczenia i chwilowo grupujemy je w sali nowego gmachu Muzeum Wojska przy Alei 3-go Maja, która miała być urządzona, jako hala armat.

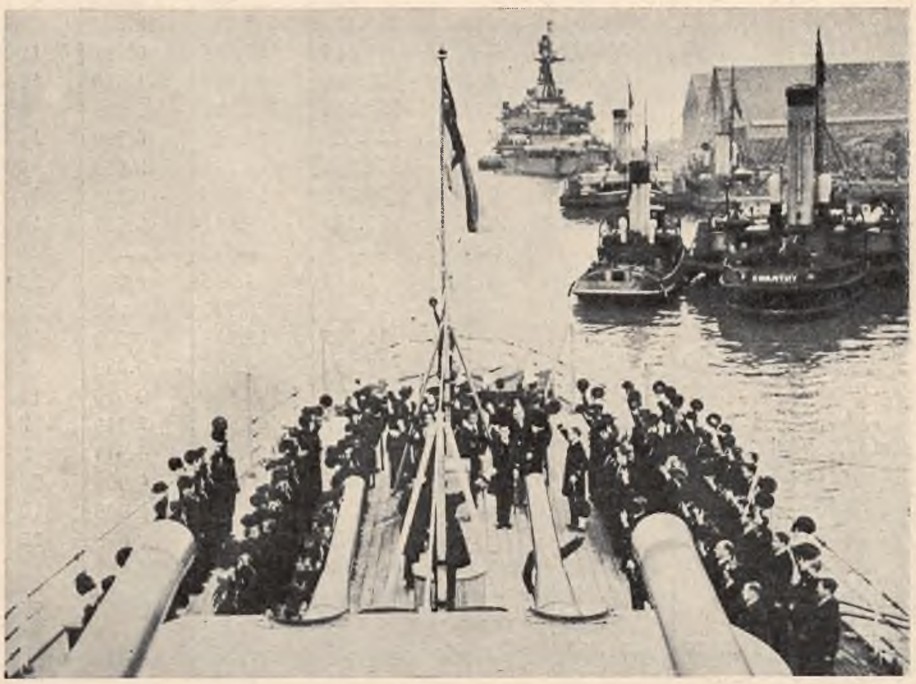
Z chwilą uruchomienia odrębnego działu marynarki wojennej zbiór ten niewątpliwie ulegnie powiększeniu. Szereg osób prywatnych i instytucyj ma w swych zbiorach najrozmaitsze pamiątki morskie i niejednokrotnie zwracało się do nas z propozycją ich oddania na rzecz muzeum morskiego.

Wspomnieć również muszę, że w Muzeum Przemysłu i Handlu znajduje się szereg eksponatów morskich, są tam naprzykład modele motorów okrętowych, lecz zbiory te dotyczą raczej marynarki handlowej.

— Na zakończenie chciałbym podkreślić — mówił dyr. Gembarzewski — wielkie znaczenie muzeum morskiego dla naszej sprawy morskiej i dla całego społeczeństwa. Możność pokazania eksponatów mówiących bezpośrednio i w sposób wzbudzający zainteresowanie o morzu osobom, które nigdy w swem życiu morza nie widziały, to zdobywanie coraz to nowych wyznawców i szermierzy idei morskiej wśród najszerszych warstw społeczeństwa, to dalszy przyczynek do uświadamiania obywateli, że Polska silna i mocarstwowa to tylko Polska morska i kolonjalna.

Wielkie znaczenie i możliwości kryje w sobie takie muzeum dla młodzieży. Często nieskrystalizowane marzenia i dążenia, tkwiące w młodych umysłach, pod wpływem pokazania im czegoś, co warto ukochać — a taką przecież dziedziną jest morze — rozbudzają się w trwałe upodobania, które stają się później dorobkiem całego życia.

Tyle dyr. Gembarzewski. Ze swej strony musimy dodać, że sprawa oddania gmachu dawnego arsenału dla potrzeb Muzeum Wojska napotkała ostatnio na pewne trudności, mimo to nie należy wątpić, że zostanie załatwiona w duchu przychylnym, gdyż utworzenie muzeum marynarki wojennej uzależnione jest przedewszystkiem od posiadania odpowiedniego pomieszczenia, a o potrzebie jego i znaczeniu nikt chyba nie wątpi.



Flota wita nowego króla. Na pokładzie H. M. S. Neptun w Portsmouth

STANISŁAW BEŁŻECKI

Zjazd kupiectwa polskiego w Cleveland na tle sprawy wzmożenia eksportu polskiego do Stanów Zjedn.

PROBLEM wyrównania naszego bilansu handlowego ze Stanami Zjednoczonemi nie został dotychczas pomyślnie rozwiązany. Za trafne rozwiązanie problemu nie możnaby było uważać ani jakichkolwiek ograniczeń importu, wypływających z sugestji liczb, ani naturalnego spadku przywozu skutek niemożności zakupu towarów w kraju, z którym rachunki nasze nie pokrywają się. Co najwyżej możnaby mówić o przestawieniu naszych zakupów z artykułów konsumcyjnych (jak np. śliwki suszone, jabłka etc.) na artykuły, których przywóz może się przyczynić do ożywienia naszej rodzimej produkcji.

Rynek amerykański nawet jako źródło zakupu jest zbyt ważny, aby można go było zaniedbywać lub niedoceniać. Z drugiej strony uruchomienie przez Państwo dwóch transatlantyków nakłada na nas moralny obowiązek wykorzystania tego pomostu dla żywszej wymiany towarów i usług.

Trudności naszego wejścia na rynek amerykański i ustabilizowania się na nim wynikają tak ze strony amerykańskiej, poza wysoką barjerą celną, jak i ze strony polskiej. Powyższe trudności dadzą się ująć w następujący schemat:

a. trudności ze strony amerykańskiej:
1. rynek amerykański jest wysoce chłonny, ale równocześnie jest wysoce konkurencyjny.
2. produkcja amerykańska jest wysoce zróżniczkowana i trudno jest znaleźć artykuły, nadające się na eksport na ten rynek.
3. konsument amerykański, dzięki kampanji wychowawczej przemysłu amerykańskiego, należy do najbardziej wymagających odbiorców na świecie.

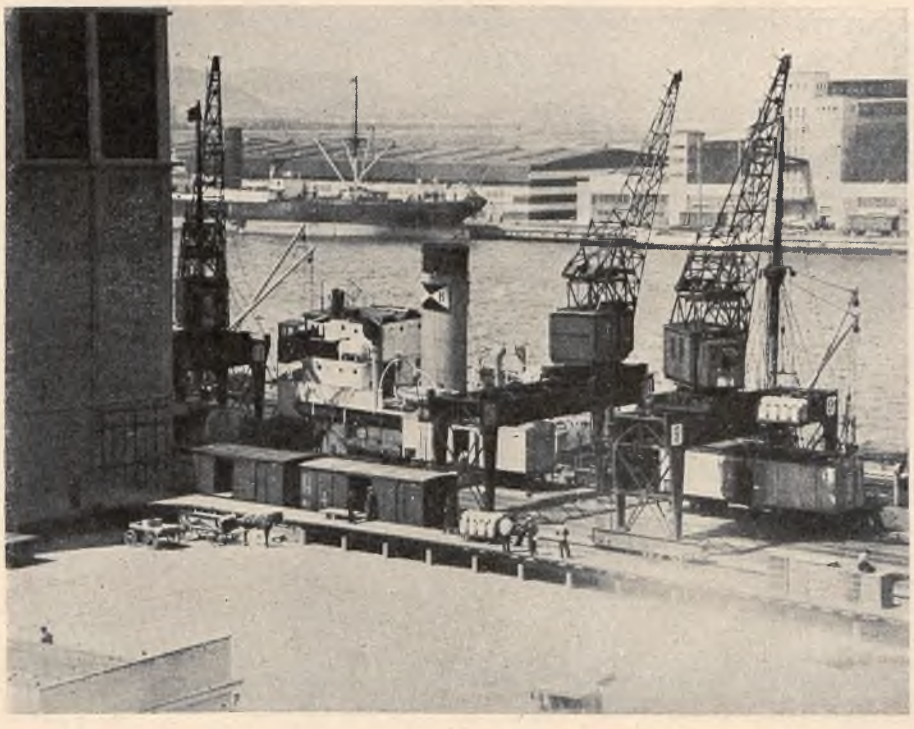
b. trudności wynikające ze strony polskiej:
1. mało zróżniczkowana produkcja w połączeniu z brakiem standaryzacji, odpowiadającej wymaganiom konsumenta amerykańskiego.
2. niedostateczna produkcja ilościowa, aby pokryć zapotrzebowanie.
3. nieznajomość lub lekceważenie zwyczajów kupieckich, przestrzeganych ściśle przez sfery handlowo-przemysłowe amerykańskie.
4. brak inicjatywy ze strony przemysłu i eksporterów polskich w błędnem przypuszczeniu, że importer szuka potrzebnych mu towarów.
5. chroniczny brak propagandy wytwórczości polskiej jako całości na rynku amerykańskim, gdzie reklama i propaganda jest najbardziej cenionym agentem.

Rozważając te trudności, jak również inne, wydaje się prawie że beznadziejną, przynajmniej przez dłuższy okres czasu, większa nasza ekspansja na rynek amerykański, poza eksportem konjunkturalnym, dorywczym i to w niewielkiej skali. Szersze przeniknięcie na rynek amerykański w jego całej rozciągłości będzie wymagało pilnej obserwacji, badań, pracy i energji celem przystosowania się do wymagań rynku amerykańskiego oraz dorównania w konkurencji eksporterom innych krajów, którzy już od dziesiątków lat na tym rynku się usadowili. A pamiętać również należy, że kupiec amerykański pomimo swojej rzutkości jest wysoce konserwatywny, jeśli chodzi o zmianę raz już ustalonego źródła zakupu, co do solidności którego ma już urobione zdanie.

Mamy jednak w Stanach Zjednoczonych jeden atut, dotychczas niewykorzystany, w postaci czteromiljonowego wychodztwa polskiego, które z punktu widzenia naszego eksportu traktujemy w dziwnie lekceważący sposób. Lekceważenie to nie opiera się bynajmniej na jakichkolwiekbądź dokładnych danych, których niestety nie posiadamy, a raczej na lenistwie w kierunku dokonania wysiłku, lub na informacjach mało fachowych, które uważamy za wystarczające. Bardziej nam imponuje, jakkolwiek nie zawsze do zrealizowania, handel w Ameryce przez Park Avenu w New Yorku niż małe sklepiki w sercu Polonji amerykańskiej. Tymczasem, jak dowodzi tego sprzedaż szynek polskich w Ameryce, których nabywcą w tych małych sklepikach jest w 80 % konsument polski, dzięki niemu właśnie Stany Zjednoczone w tej gałęzi eksportu zajęły pierwsze miejsce po Anglji, która dotychczas była największym odbiorcą tego artykułu. W oparciu o tego odbiorcę artykuł ten poczyna też wchodzić na szerszy rynek, oczywiście zarówno dzięki swoim zaletom, jak również stopniowemu przystosowaniu się eksportera w drodze doświadczenia do klienta polskiego na gruncie amerykańskim, stanowiącego przecież część tegoż społeczeństwa. Jeśli tego rodzaju wyniki otrzymujemy z jednym czy kilku artykułami, to czemuż nie mielibyśmy rozszerzyć tej akcji, zrewidować do gruntu nasz stosunek do wychodztwa z punktu widzenia eksportu, oczywiście nie zaniedbując akcji na rdzennym rynku amerykańskim.

Wychodztwo polskie w Ameryce zasługuje ze wszech miar na bliższą uwagę z punktu widzenia eksportu z Polski i współpracy gospodarczej.*) Na innem miejscu podkreślaliśmy, że wychodztwo polskie w Ameryce stanowi samo w sobie rynek nie do pogardzenia ze względu na: 1) jego liczebność, 2) dostatecznie wielką koncentrację skupisk, 3) zwyczaje, smak, gust i upodobania, 4) ustosunkowanie do towaru polskiego, 5) siłę nabywczą, mniejszą wprawdzie od przeciętnej amerykańskiej, ale większą od przeciętnej w Polsce. Wystarczy może

*) Wiadomości Portu Gdyńskiego Nr 10 — 1935.



Ładowanie masła z Chłodni Portowej i z wagonów chłodni na s/s „Lech". Eksport do Anglji.

na jednym przykładzie, wyjętym z pracy A. Baca, drukowanej w „Nowym Świecie", wykazać, jakie możliwości kryją się w tym kierunku. A więc stan New Jersey, który nie jest najliczniej zamieszkany przez Polonję amerykańską, liczy tych, którzy uważają się za Polaków i ich dzieci — 205.500. Wydają oni rocznie na swoje potrzeby od 100 do 120 miljonów dolarów. Jak wielkie interesy możnaby robić z tą Polonją? — oto pytanie, które warto rozwiązać. Drugi ciekawy przykład możliwości podaje W. Błażewicz, redaktor tegoż pisma. Powiada on, że w okresie świąt „niema jednej rodziny polskiej w Ameryce, któraby nie kupowała prezentów, tak dla swoich najbliższych, jak i swoich przyjaciół. Według najprostszych i skromnych obliczeń Polonja amerykańska wydaje najmniej dwa miljony dolarów. Na zabawkach kupowanych z reguły była pieczęć „Made in Germany". Na wyrobach szkolnych, na płóciennych i rozmaitych tandetnych drobiazgach widniał napis „Made in Czechoslovakia". Gdziekolwiek kupowaliśmy i cokolwiek kupowaliśmy, nosiło na sobie stempel obcy, a często dla nas nieprzyjazny i wrogi.".

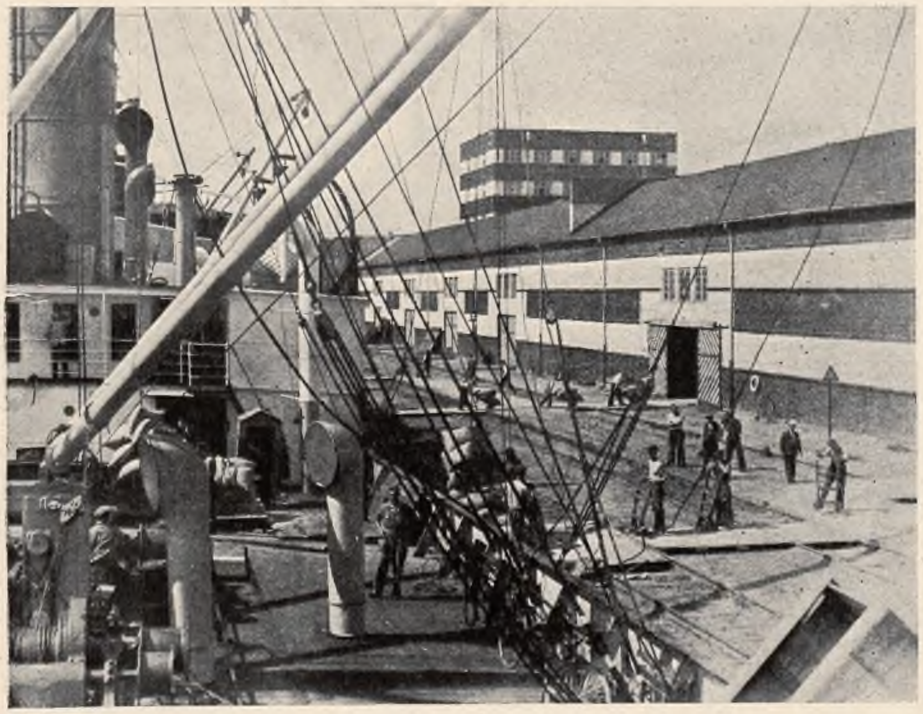
Z powyższej cytaty widać, zresztą nie jest ona wyjątkiem, że chęć posiadania towaru z Polski wśród tamtejszej Polonji amerykańskiej jest wielka, tylko towar ten trzeba dostarczyć po możliwie niskiej cenie z uwzględnieniem jakości i pewnych zwyczajów, które się już przyjęły wśród społeczeństwa polskiego w Ameryce.

Błędne twierdzenie, że eksport z Polski nie może liczyć w większym stopniu na wychodztwo jako odbiorcę towaru polskiego, wynika z tej przyczyny, że aparat rozdzielczy polskiego towaru importowanego do Stanów Zjednoczonych (t. j. towaru, którego Polak tam zamieszkały mógłby być konsumentem) pozostawia dużo do życzenia. Częstokroć odległość pomiędzy towarem importowanym a możliwym odbiorcą polskim jest tak wielka, że nie pozwala na zrealizowanie zamiaru kupna. Gdybyśmy skracali tę odległość w miarę postępu czasu, sprawa zwiększenia naszego eksportu przyjęłaby całkiem inny obrót. Nie potrzebujemy już tworzyć tysięcy polskich placówek, gdyż one już istnieją. Ale niezorganizowany kupiec polski t. j. drobny detalista nie może przecie stać się ani importerem, ani nawet nabywcą od innego importera większej partji towaru. Potrzebna tu jest konsolidacja całego kupiectwa polskiego w Ameryce dla tych, jak też dla wielu jeszcze innych powodów. Na tej właśnie płaszczyźnie zbiegają się interesy sfer przemysłowo-handlowych w Polsce z interesami sfer handlowych tamtejszego kupiectwa polskiego.

W tym kierunku właśnie zmierza wysiłek organizacyjny Federacji Kupców Polskich w Cleveland, która w dniach 19, 20 i 21 kwietnia b. r. przeprowadza powszechny Zjazd kupiectwa polskiego w Cleveland. Program Zjazdu poza ideą przewodnią stworzenia Centralnej Organizacji Kupiectwa Polskiego w Stanach Zjednoczonych obejmuje następujące punkty: 1) obronę przed konkurencją składów departamentowych i sklepów łańcuchowych, 2) sprawy kredytów uzyskiwanych i udzielanych, 3) tworzenie kooperatywnych hurtowni zakupu, 4) usprawnienie pracy stowarzyszeń kupieckich, 5) zachęcanie i przygotowanie młodzieży do zawodu kupieckiego, 6) popieranie importu z Polski, 7) wydawanie czasopisma fachowego i t. p.

Nas bezpośrednio tu może obchodzi sprawa importu z Polski, w omawianiu której bezwzględnie powinniśmy uczestniczyć. Drugą sprawą równie ważną jest, w związku z powyższą, tworzenie kooperatywnych hurtowni zakupu. Jest to właśnie ta tendencja, którą powinniśmy poprzeć jaknajbardziej — tworzenie pośredniego aparatu rozdzielczego, któryby większą partję towaru mógł ulokować wśród drobnych detalistów, których jest tysiące wśród wychodztwa polskiego. Już pierwsze kroki w tym kierunku są zrobione, jeśli wspomnimy tu tylko „Midwest Stores Co.", grupujące około 300 indywidualnych detalistów polskich w Chicago. Drugi podobny łańcuch już powstaje w Chicago. Trzeci z powodzeniem operuje na terenie Pittsburga. Setki jednak jeszcze sklepów polskich czekają na podobną organizację. Tu właśnie wielkie usługi mogłaby oddać centralna instytucja gospodarcza wychodztwa, zwłaszcza, że zadanie nie wydaje się zbyt trudne do wykonania wobec coraz większego uświadomienia przez drobne kupiectwo groźby likwidacji nieskonsolidowanych przedsiębiorstw przez zorganizowaną konkurencję. Nasze zainteresowanie Zjazdem i udział sfer przemysłowo-handlowych z Polski w tym Zjeździe byłby bodźcem dla wielu i zachętą do tej pracy, która wymaga znacznie mniej czasu i jest raczej przygrywką do wzmożenia naszego eksportu do Stanów Zjednoczonych. Interesy Zjazdu w Cleveland w ten czy inny sposób są wspólne zarówno dla wychodztwa polskiego w Ameryce jak i dla Polski. Nie wiemy jakie będą wyniki i rezultaty Zjazdu clevelandzkiego, nie chcemy przesądzać jego rozmiarów — w każdym razie ten wysiłek wychodztwa zasługuje na naszą bliższą uwagę i poparcie moralne wszelkiemi sposobami. Dowodzi on niezbicie, że poważne prądy nurtują tamtejsze społeczeństwo w jego usiłowaniu konsolidacji i kontaktu zarówno kulturalnego jak i gospodarczego z Macierzą. Nie wolno nam niedoceniać siły tamtejszego wychodztwa, jego przyszłego rozwoju — wszak to jest część społeczeństwa amerykańskiego i pozostawać tylko w biernej roli i to często nieuważnego obserwatora.

Cieszyć się należy, że chociaż jedno Towarzystwo i to powiernicze w Polsce zajęło się wysłaniem wystawy wytwórczości polskiej na ten Zjazd i że pewna grupa przedstawicieli przemysłu i handlu ma podobno pojechać do Cleveland. Życzyćby sobie należało, aby ich było jaknajwięcej, a już sam bliższy kontakt z Ameryką może być bardzo owocny. Szkoda bowiem, że tak mało wiemy o kraju, któremu jednak wiele mamy do zawdzięczenia.



Przeładunek ryżu surowego do Łuszczarni Ryżu z s/s Harmonides. Import z Birmy.

HENRYKA ZUBRZYCKA

Na morskich szańcach Rzeczypospolitej

MIJA właśnie 16-cie lat od chwili, gdy w małej, nieznanej nikomu wiosce rybackiej Gdyni zatknięto sztandar polski. Nie tutaj jednak wojska, zajmujące wówczas wybrzeże, dokonały uroczystego aktu ślubu Polski z Bałtykiem. Świadkiem tego ślubu był sędziwy, prastary port Rzeczypospolitej — Puck. A jednak już wtedy zwrócono wielką uwagę na jedyne wówczas w Gdyni liche molo drewniane przy poniemieckim ,,kurhausie". Pod Warszawą wrzał właśnie decydujący bój z bolszewikami, kiedy Gdańsk odmówił przeładunku amunicji z okrętów francuskich. W tym tragicznym momencie wioska odegrała ważną rolę historyczną. Tu bowiem (i na Helu) spróbowano z powodzeniem przeładunku materjałów wojennych.



Janusz Stępowski

Od tych czasów, z roku na rok, zatoka u kępy Oksywskiej była świadkiem budzącego się do życia portu, jakby na kształt najśmielszych wizyj wyobraźni, wyrzeźbionych w oparach mgły, zawieszonych od wieków nad opuszczonemi rozłogami torfowisk u ujścia Chylonki.

Nie chcę tu bronić tej mglistej wizyjności wobec dzisiejszego oblicza portu o niepomiernie wyższym gatunku technicznej realizacji, ale w zestawieniu tych dwuch pojęć i dwuch światów słyszę głęboki akord, płynący jakby z jednego serca. Tak, jak Żeromski w ,,Wietrze od morza", z kształtów mgły chylonkowej przepowiedział wspaniałą przyszłość Gdyni, — Janusz Stępowski, autor utworu scenicznego p. t. ,,Na Morskich Szańcach Rzplitej" z tych samych pięknych nitek srebrzystej mgły i z pajęczyny sadów wysnuł przeszłość ,,polskiej Genui", sięgając do czasów historji roku 1635. W roku tym, w obliczu nadciągającej zbliska wojny ze Szwedami, wobec toczących się w nastrojach wojowniczych pertraktacyj rozejmowych w Sztumsdorfie, — dojrzały świetne plany morskie króla Władysława IV-go.

Jedynie wskutek fatalności dziejowej i zgubnych wpływów sejmowładztwa, szeroko zakreślone zamierzenia morskie nie przyoblekły się wtedy w kształty żywe i trwałe. Niemniej jednak na sposobność zatoki gdyńskiej do budowy portu już wtedy zwrócił uwagę hetman Koniecpolski. Ciekawe również, że uzdrowienie smutnej wówczas w Polsce strony gospodarczej w przededniu wojny i konieczności wypłacenia żołdu armji, znajduje król Władysław IV-ty w nowem, nieznanem naówczas źródle krociowych funduszów, a mianowicie w cłach morskich.

Autor z umiłowaniem historji przedstawia wygrzebane z mroków tych czasów postacie rycerzy morskiej wiary. Przepięknem uosobieniem polskiego patrjotyzmu morskiego jest główna postać dramatu: pułkownik Lanckoroński, strażnik helski, który wiernie stoi na szańcach morskich Rzplitej, a choć w służbie tej wzrok stracił i siły swoje sterał, żyje nadal mocą ukochania potężnego żywiołu i polskiej floty. Autor przeciwstawia swojemu bohaterowi charakterystyczne postacie z tłumu sejmowładczego, a więc wodzireja sejmowego, kapitana kartaunów Czarpskiego, któremu sekunduje zausznik jego i poplecznik sejmikowy pan Łatek, typowy synonim dorobkiewiczowstwa. W akcję dramatu, który jest w ścisłem tego słowa znaczeniu kroniką historyczną, wplecione są dzieje miłości Krystyny Lanckorońskiej i Konstantego Wołka. Autentyczny ten pułkownik wojsk zaporoskich, które pod jego dowództwem przybyły wonczas nad Bałtyk, odniósł duże zwycięstwo na czajkach kozackich w bitwie pod Piławą.

Witając z uznaniem niezwykle interesujący utwór Janusza Stępowskiego, należy podnieść jego walory twórcze, język barwny i archaizowany oraz pełne żywości i nastroju sceny. Nic dziwnego, skoro ,,Morskie Szańce" z dużem powodzeniem nadawane już były przez Polskie Radjo, jako słuchowisko na uroczystość ,,Święta Morza" dnia 28.VI. 1934 r. Książka zawiera gotową ilustrację muzyczną, która jest dziełem zmarłego kompozytora Władysława Macury, znanego szerokim kołom słuchaczy radjowych z licznych, pięknych i niezapomnianych utworów muzycznych.

Anonsując to nieprzeciętne zdarzenie literackie, jakiem jest książka Janusza Stępowskiego, starannie i pieczołowicie wydana przez Ligę Morską i Kolonjalną, niech mi będzie wolno powtórzyć za innymi krytykami kilka słów o tym utalentowanym autorze. Janusz Stępowski należy do nielicznych dziś jeszcze w Polsce pisarzy, którzy zetknąwszy się bezpośrednio z morzem w czasie służby marynarskiej na statku szkolnym ,,Lwów", zżyli się z potężnym żywiołem. Toteż umiał wiernie oddać nastrój morza z pełną ukochania obrazowością. Niewątpliwie książka Janusza Stępowskiego, laureata nagrody marynistycznej im. J. Szareckiego za poemat p. t. ,,Legenda o Masztowej Sośnie" znajdzie nietylko chętnych czytelników, których zachwycać będzie przedziwny urok morza, ale powinna wejść również do stałego repertuaru popularno-teatralnego, stanowiąc pierwszy, a istotnie piękny utwór sceniczny, związany z najaktualniejszemi zagadnieniami doby dzisiejszej.



Śruba nowego transatlantyku „Queen Mary" waży 35 ton.

Instytut morski i kolonjalny

PRZY Lidze Morskiej i Kolonjalnej powstać ma w najbliższym czasie specjalny Instytut Morski i Kolonjalny, który jako autonomiczny zakład naukowy zajmować się będzie opracowywaniem ważniejszych zagadnień związanych z morzem i sprawami kolonjalnemi.

Instytut Morski i Kolonjalny mieścić się będzie w Warszawie i stanowić będzie do pewnego stopnia ciało opinjodawcze i przygotowawcze dla Ligi Morskiej i Kolonjalnej, która prowadzić będzie w dalszym ciągu działalność popularyzacyjną wśród szerokich mas obywateli w myśl wytycznych opracowanych przez Instytut.

Przy Instytucie powstać ma bibljoteka oraz stałe muzeum morskie i kolonjalne, dostępne dla szerszej publiczności. Nadto Instytut będzie organizować i popierać badania naukowe nad morzem, nad terenami kolonjalnemi i kolonizacyjnemi, wydawać prace naukowe i praktyczne oraz organizować różnego rodzaju kursy i odczyty.

W obecnej chwili Instytut Morski i Kolonjalny znajduje się w stadjum organizacji. Dokładnego terminu jego uruchomienia podać jeszcze nie można, gdyż zależy to od szeregu czynników, m. in. sprawa ta wiąże się z terminem przeniesienia z Poznania do Warszawy prof. B. Pawłowskiego, który ma objąć stanowisko kierownika Instytutu.

Działalność Instytutu Morskiego i Kolonjalnego wpłynie niewątpliwie na dalszy pomyślny rozwój i rozpowszechnienie idei morskiej i kolonjalnej wśród najszerszych warstw społeczeństwa i dlatego fakt utworzenia Instytutu powitać należy z całkowitem uznaniem. (tep.)

Stal w nowoczesnem budownictwie

DONIOSŁE znaczenie, jakie w ogólnej gospodarce społecznej oraz w przeciwdziałaniu klęsce braku mieszkań posiada rozwój budownictwa, zmusiło do poszukiwania nowych, bardziej ekonomicznych sposobów budowy.

Materjały stosowane dotąd w budownictwie jak cegła, drzewo, kamień, zeszły przytem na plan dalszy, otwierając szerokie pole do zastosowań innych materjałów, wśród których stal należy wymienić na pierwszem miejscu.

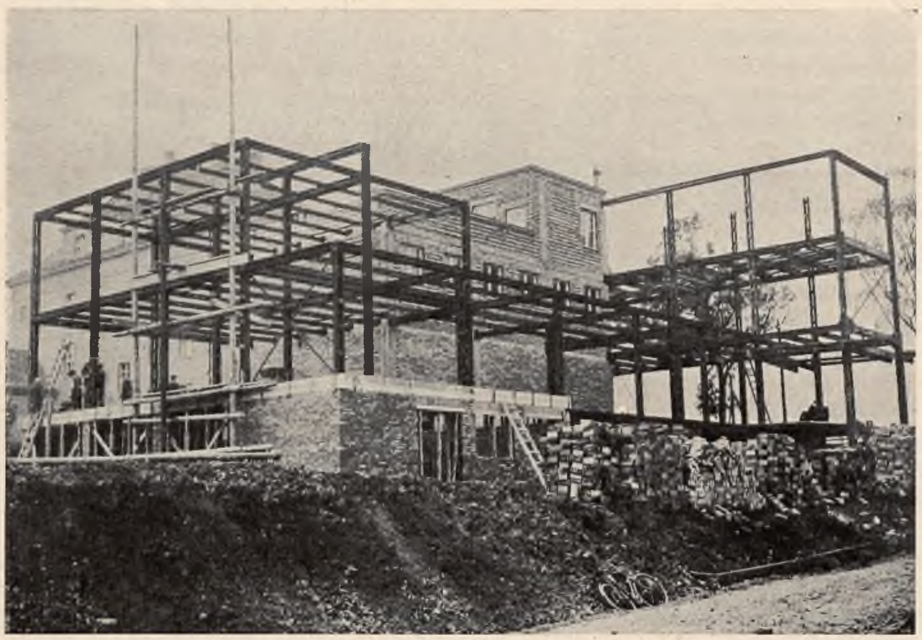
W Ameryce, gdzie przeszło połowa całkowitej produkcji stali zużywana jest w budownictwie mieszkaniowem, od dawna już stwierdzono cyframi, że budowle o konstrukcji stalowej są najracjonalniejsze, gdyż zapewniają największą rentowność przy równoczesnem pełnem bezpieczeństwie. O trwałości zaś tych budowli świadczyć może najwymowniej to, że z domów rozbieranych po 50 latach zużywano jeszcze 95% materjału na nowo. Oczywiście pełne efekty osiągane w Ameryce w zakresie budownictwa stalowego opierają się przedewszystkiem na doskonałej organizacji, pozatem na produkcji seryjnej poszczególnych elementów budowlanych.

Budownictwo stalowo-szkieletowe rozpowszechniło się w Polsce łatwo w budowlach monumentalnych, handlowych, biurowych i t. p., a ostatnio przenika coraz silniej do budownictwa mieszkaniowego.

Szereg osiedli budowanych ostatnio tym systemem utwierdził ogół fachowców w przekonaniu o niezaprzeczalnych korzyściach stąd płynących.

Stal jest bowiem materjałem dzisiejszej epoki. Wyróżnia się wśród innych najwyższą wytrzymałością, jednorodnością, elastycznością, oraz wielką pewnością dzięki dokładnej fabrykacji.

Przyczyną, dla której najchętniej stosuje się stal w budownictwie, jest rzucająca się w oczy oszczędność przestrzeni zabudowanej, która dochodzi do 10% w stosunku do budowli monolitycznych. Pozatem budynki stalowo-szkieletowe wykonać można w znacznie krótszym czasie niż inne, praca bowiem wykonywana być może na kilku kondygnacjach równocześnie i niezależnie od warunków atmosferycznych.



Budowa gmachu Urzędu Pocztowego w Szarleju. Montaż konstrukcji stalowo-szkieletowej.

W zabudowaniu dzielnic miejskich, które w miarę zmiany ich charakteru oraz nasilenia ruchu muszą dostosowywać się szybko do nowych warunków, budowle stalowo-szkieletowe dają możność łatwej przebudowy, co stanowi poważny atut w rozwiązywaniu problemów urbanistycznych. Użycie konstrukcji zezwalającej na późniejsze zmiany budynku ułatwia pracę architektom i podnosi wartość hipoteczną budynku dzięki temu, że może on być zawsze w pełni wykorzystany, zależnie od zmiennych potrzeb.

Zastosowanie stali w budynkach projektowanych na drogich bardzo gruntach narzuca się samo przez się. Można w ten sposób wyzyskać powierzchnię przeznaczoną do zabudowania do najdalszych granic, można też zużytkować łatwo przestrzeń idąc w górę na ilość pięter, korzystniejszą w stosunku do innych budowli. Pomimo tego jest się pewnym, że ruchy gruntu z jakichkolwiek przyczyn powstałe są dla budowli stalowo-szkieletowych — praktycznie rzecz biorąc—nieszkodliwe.

Życiokres zaś budowli stalowo-szkieletowych jest prawie że nieograniczony. Przy odpowiedniem zabezpieczeniu rdzewienie prawie nie wchodzi w grę, a ogniotrwałość jest conajmniej równa, jak przy budowlach innych typów.

Rozwój budownictwa szkieletowego, zapoczątkowany w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, a odnoszący ostatnio równie duże sukcesy w krajach europejskich, umożliwił rozwiązanie najbardziej piekącego problemu związanego z budownictwem mieszkaniowem, t. j. kwestji jego rentowności. Jak wiadomo, budownictwo stalowo-szkieletowe polega w zasadzie swej na rozdziale dwóch funkcyj, t.j. nośności i izolacji, spełnianych dotychczas niedostatecznie przez jeden materjał budowlany, t.j. pełną cegłę, na dwa różne materjały, t. zn. przenosi funkcję nośności na konstrukcję wzgl. szkielet stalowy, funkcję zaś izolacji na lekkie materjały wypełniające (cegła pustakowa, lekkie betony, heraklit, solomit i t. d.). Ten rozdział funkcji nietylko

umożliwia cały szereg niedostępnych dotychczas rozwiązań i kombinacyj architektonicznych, nietylko pozwala na budowanie domów zapewniających maksimum zdrowotności, czystości, wygody i komfortu, lecz przedewszystkiem obniża w bardzo dużym stopniu koszty budowania. Obniżka kosztów tych ma dwojaki charakter. Z jednej bowiem strony obniżają się koszty te absolutnie przez możliwość stosowania większych elementów budowlanych, wyprodukowanych sposobem seryjnym, t. j. masowo przez przeniesienie większości prac z placu budowlanego do warsztatu wytwórczego, co umożliwia prowadzenie robót budowlanych bez względu na porę roku i stosunki atmosferyczne, dając przez skrócenie czasu budowy oszczędności na kosztach kapitału. Z drugiej strony obserwujemy w budownictwie stalowo-szkieletowem względną obniżkę kosztów budowania pojętą w ten sposób, iż dzięki znacznemu zmniejszeniu grubości ścian, następuje znaczne zwiększenie użytecznej powierzchni i objętości budynku.

Studja przeprowadzone nad problemem budownictwa mieszkaniowego, opartego na systemie szkieletów stalowych, wykazały, iż zarówno dla domów wolnostojących, szeregowych i blokowych osiągnąć można bardzo znaczną oszczędność na kosztach budowania i budować można mieszkania, których komorne przy normalnej stopie procentowej kapitału amortyzacyjnego udostępni te mieszkania najszerszym masom pracującej ludności. Z chwilą rozpoczęcia akcji budowlanej, t. zn. z chwilą uruchomienia masowej produkcji poszczególnych elementów budowlanych wytwarzanych poprzednio w mniejszych ilościach, nastąpić może dalsza obniżka kosztów.

Budownictwo stalowo-szkieletowe stanęło w Polsce w ciągu ostatnich lat na bardzo wysokim poziomie. Dzięki istnieniu w kraju bardzo poważnych i związanych ściśle z producentami hutniczymi wytwórni konstrukcyj stalowych, do których w pierwszym rzędzie zaliczyć należy: G/Śl. Zjedn. Huty Królewską i Laurę w Katowicach, Hutę Pokój w Katowicach, Hutę Bankową w Dąbrowie i Radomsku i Zakłady Ostrowieckie w Warszawie, — można było wykonać w Polsce cały szereg poważnych budów o konstrukcji stalowo-szkieletowej, jak np.:

16-to piętrowy gmach T-wa „Prudential" w Warszawie,

14-to piętrowy gmach Urzędów Skarbowych w Katowicach,

10-cio piętrowy gmach Centralnego Telefonu i Telegrafu w Warszawie,

Gmach Funduszu Kwaterunku Wojskowego, gmach Marynarki Wojennej w Warszawie, budynki Urzędu Pocztowego w Dąbrowie Górniczej i Szarleju, osiedle robotnicze w Siemianowicach i wiele innych willi domów mieszkalnych i t. d.

O specyficznym stylu budowli stalowo-szkieletowych mówić można dopiero w ostatnich czasach. Trudno porównywać go z dawnemi, historycznemi stylami, gdzie materjały budowlane: marmur, kamień czy cegła były zarówno materjałem niosącym, jak i zamykającym przestrzeń, co decydowało o charakterze danego stylu. Stal jest w budowlach nowych materjałem wyłącznie niosącym, podczas gdy przestrzeń przeznaczoną do użytkowania zamykają materjały inne, tworząc dach oraz ściany.

Dzięki temu można nadać budowlom stalowo-szkieletowym kształty nieosiągalne dla architekta i inżyniera-konstruktora w żadnych innych materjałach. Stal, przy swej wysokiej wytrzymałości, dozwala na stosowanie małych przekrojów, na działanie nietylko masą, ale równocześnie i linją. Oczywiście wyczucie tego wymaga pewnego czasu i oswojenia się.

Stal w połączeniu z innemi materjałami oraz nowoczesnemi elementami budowlanemi również ze stali, jak okna, drzwi i t. p. daje wyraz siły i piękna, będąc odbiciem nowych dążeń i nowego stylu. Odpowiada ona przez to w zupełności dążeniom współczesnej estetyki w architekturze.

SZWECJA

Rokowania handlowe polsko-szwedzkie

W PONIEDZIAŁEK dn. 3 lutego rozpoczęły się w Min. Przemysłu i Handlu rokowania handlowe polsko-szwedzkie. Ze strony polskiej w skład delegacji wchodzą pp.: zastępca dyrektora Departamentu Handlowego w M. P. i H. W. Wańkowicz, jako przewodniczący, naczelnik T. Budzyński, radca W. Rosiński, radca F. Suski i N. Skrzypczyńska z Min. Przem. i Handlu, radca T. Perkowski z Min. Spraw Zagr., radca A. Niedźwiecki z Min. Skarbu i radca St. Leszczyński z Min. Roln. i R. R.

Ze strony szwedzkiej w skład delegacji wchodzą: poseł E. Boheman, jako przewodniczący, dyrektor departamentu szwedzkiego Min. Spraw Zagr. S. Sahlin, radca szwedzkiego Min. Spr. Zagr. C. O. Gisle, sekretarz Poselstwa E. de Post i konsul szwedzki w Warszawie T. Bergendahl.

Pierwsze posiedzenie plenarne otworzył p. wiceminister Przem. i Handlu dr. Fr. Doleżal. Po ustaleniu porządku prac i wzajemnem zapoznaniu się z ogólnym materjałem rokowań, wyłoniono dla poszczególnych spraw odpowiednie komisje.

Sytuacja handlowa polsko-szwedzka opiera się na traktacie handlowym polsko-szwedzkim z dn. 2 grudnia 1924 r. i na protokule taryfowym z dn. 21 października 1935 r.

Obroty towarowe Polski ze Szwecją za ostatnie 3 lata przedstawiały się według wartości następująco (w tys. zł.):

Rok	Import	Eksport	Saldo
1933	16,937	47,815	+30,878
1934	19,841	45.087	+25,246
1935	19,793	49,453	+29,560

Obecne rokowania mają na celu obustronne omówienie tych spraw, które mogą wpłynąć na wytworzenie jaknajwiększych możliwości dla wzajemnych stosunków handlowych polsko-szwedzkich. Należy nadmienić, że 80% naszego wywozu do Szwecji stanowi węgiel. Ze Szwecji Polska importuje przeważnie maszyny elektryczne, rudy, aparaty, stal itd.

Handel zagraniczny Szwecji w roku ubiegłym

BILANS handlu zagranicznego Szwecji za r. 1935 przedstawiał się następująco (w milj. koron — w nawiasach liczby za 1934 r.): przywóz 1.468,0 (1.304), wywóz 1.290,8 (1.302), saldo ujemne 177,2 (2,3). Należy podkreślić, że wzrósł silnie przywóz papieru, minerałów i artykułów wytwórczości zwierzęcej. Natomiast w wywozie zanotowano znaczny spadek najpoważniejszej pozycji, mianowicie materjałów drzewnych.

Wzrost dochodów budżetowych w Szwecji

ZWYCZAJNE dochody budżetowe Szwecji wykazują w r. b. poważny wzrost. W pierwszej połowie bież. roku budżetowego (lipiec—grudzień 1935 r.) dochody wyniosły 482,68 miljn. kor. wobec 421,15 miljn. kor. w analogicznym okresie 1934 r. W grudniu r. ub. dochody wyniosły 117,64 miljn. kor., wobec 98,69 miljn. kor. w grudniu 1934 r.

Popieranie turystyki w Szwecji

RZĄD szwedzki wyraził zgodę na obniżkę opłat portowych od statków turystycznych w porcie sztokholmskim o około 50%. Prasa wyraża wielkie zadowolenie z tego posunięcia, które będzie obowiązywało w latach 1936 i 1937.

Współpraca gospodarcza państw skandynawskich

W IZBIE Handlowej w Sztokholmie odbyło się posiedzenie biura dla współpracy handlowo-politycznej państw skandynawskich. W posiedzeniu wzięli udział przedstawiciele Szwecji, Norwegji, Danji, Finlandji i Estonji. Postanowiono odbyć następną konferencję gospodarczą państw skandynawskich w Sztokholmie.

ŁOTWA

Na progu nowego roku

ROK 1936 rozpoczął się w Łotwie od ogłoszenia szeregu doniosłych dla życia gospodarczego dekretów, z których najważniejszym bodaj jest dekret o utworzeniu Państwowej Rady Gospodarczej, jako organu doradczego rządu, zastępującego do pewnego stopnia nieistniejący parlament.

P. R. G. składać się będzie z przedstawicieli 4 niedawno utworzonych Izb, a mianowicie; Izby Przemysłowo-Handlowej, Rolniczej, Rzemieślniczej i Pracy (ostatnia jest dopiero w fazie tworzenia). Ponieważ największe znaczenie przywiązuje się w Łotwie do rolnictwa—przeto Izba rolnicza reprezentowana będzie w Państw. Radzie Gospod. najliczniej, przez co samo sfery rolnicze uzyskują decydujący wpływ na działalność gospodarczą rządu. Członkowie P.R.G. pełnią swe funkcje honorowo, nie pobierając żadnych z tego tytułu wynagrodzeń i ekwiwalentów. Posiedzenia plenarne wyznaczane są przez prezesa Rady Ministrów, który również przedstawia program obrad. Na posiedzeniach przewodniczą kolejno prezesi poszczególnych Izb—stałego prezydjum P.R.G. nie posiada, istnieje natomiast „biuro”, którego etaty opłacane są ze specjalnych kredytów.

Do zadań P.R.G. należeć będzie opinjowanie wydawanych przez rząd ustaw i rozporządzeń o charakterze gospodarczym, jak również uzgadnianie i wypowiadanie się w sprawie wniosków i projektów, wysuniętych przez poszczególne Izby.

Nie ulega wątpliwości, że utworzenie P.R.G. stanowi pomyślną noworoczną wróżbę dla życia gospodarczego naszej północnej sąsiadki. Następnem ważnem wydarzeniem, które w noc Sylwestrową poruszyło ryską opinję publiczną, jest doniosłego znaczenia postanowienie rządu o likwidacji wszystkich organizacyj kupieckich, przemysłowych i rzemieślniczych. Organizacyj takich znajduje się w Łotwie sporo, a niektóre z nich, jak naprzykład rzemieślnicze cechy niemieckie sięgają historją swoją w średniowiecze. (ryska „Mała Gildja” niedawno obchodziła swoje 600-lecie).

Z większych organizacyj, które mają być zlikwidowane w okresie trzymiesięcznym — wymienić należy Zw. fabrykantów, Zw. kupców, Izbę kupiecką, Zw. przemysłowców i rzemieślników itd. Majątek wszystkich likwidowanych organizacyj przejmują w całości nowoutworzone Izby (przemysłowo-handlowa i rzemieślnicza). Krok rządu podyktowany podobno został chęcią skoncentrowania sił gospodarczych kraju, rozproszonych obecnie w licznych organizacjach i stowarzyszeniach zawodowych, pozostających niejednokrotnie pod wpływem czynników politycznych.

Nie trzeba dodawać, że zarządzenie to spotkało się w niektórych sferach gospodarczych z ostrą krytyką, przedewszystkiem zaś ze strony mniejszości niemieckiej, której interesy gospodarcze w Łotwie zostały ostatnio poważnie zagrożone. Tak przynajmniej przedstawia sprawę prasa niemiecka, atakująca ostro z powodu ogłoszonych dekretów rząd łotewski. (St.).

Nowy poseł polski w Rydze

NOWOMIANOWANY Poseł R. P. przy rządzie łotewskim p. Franciszek Charwat objął w tych dniach placówkę ryską. P. min. Charwat przybył do Rygi z Helsinek, gdzie w ciągu 4 lat zajmował stanowisko posła i min. pełnomocnego. Min. Charwat przebywa nad Bałtykiem od dwunastu zgórą lat i należy do wybitnych znawców polityki, oraz stosunków w państwach nadbałtyckich. (St.).

Bilans handlowy Łotwy w 1935 roku

HANDEL zagraniczny Łotwy w r. 1935 przedstawiał się następująco (w miljn. łatów — w nawiasach dane za 1934 r.): eksport 98,8 (85,3), import 101,1 (94,9), saldo ujemne bilansu handlowego 2,3 (9,6.).

Przedstawiciele życia gospodarczego Wileńszczyzny na Łotwie

JAK podaje prasa, w Rydze bawili przedstawiciele wileńskiej Izby Przemysłowo-Handlowej oraz Towarzystwa dla Handlu i Eksportu Lnu. Odbyli oni szereg narad z kołami zbliżonemi do Łotewskiej Izby Przemysłowo-Handlowej. Jak się dowiadujemy, narady te miały na celu ożywienie wymiany towarowo-handlowej między Łotwą i Polską.

10-letni jubileusz „Kriszjan Waldemara”

ŁOTEWSKI łamacz lodów „Kriszjan Valdemar” obchodził w pierwszych dniach stycznia r.b. 10-lecie swej pracy. W ciągu tego czasu „Kriszjan Valdemar” przetorował z portu ryskiego drogę pokaźnej liczbie statków handlowych, zarabiając zgórą 2 i pół milj. łatów. Utrzymanie i remont tego największego w porcie ryskim łamacza lodów wyniosły za 10-letni okres z tytułu „podatku lodowego” około 1,4 milj. łatów. (St.).

Likwidacja cechów niemieckich

RZĄD łotewski powziął uchwałę o likwidacji niemieckich stowarzyszeń cechowych w Rydze t. zw. Dużej i Małej Gildji. Stowarzyszenia te, grupujące niemieckie sfery handlowe, przemysłowe i rzemieślnicze posiadały znaczny majątek w postaci własnych gmachów, urządzeń klubowych oraz wszelkiego rodzaju inwentarza. Zarządzenie likwidacyjne spotkało się z ostrym protestem ze strony mniejszości niemieckiej. Likwidatorem mianowany został b. min. rolnictwa Kaulinsz. (St.)

Bałtycka konferencja celna

W RYDZE odbyła się konferencja przedstawicieli Łotwy, Litwy i Estonji, poświęcona sprawie unifikacji nomenklatury celnej. Jest to już trzecia z rzędu narada ekspertów celnych trzech państw Bałtyckich, załatwiających żmudną pracę uzgodnienia ustawodawstwa i nomenklatury celnej, zgodnie z powziętą przed rokiem uchwałą na konferencji ministrów zagranicznych 3 bałtyckich sąsiadów. Prace unifikacyjne mają być zakończone do maja r. b., a przygotowane przez ekspertów projekty przedłożone zostaną do zatwierdzenia odnośnym rządom. (St.).

FINLANDJA

Budżet państwa

KOMISJA finansowo-budżetowa parlamentu uchwaliła preliminarz budżetowy na rok 1936, określając wpływy na sumę 3,385.587.950 mkf., a wydatki na 3,834.808,500 mkf. Nadwyżka budżetowa wynosi zatem 779.450 mkf. Nowy budżet Finlandji uwzględnia w większym niż dotychczas stopniu wydatki na wzmocnienie obrony państwa. (St.).

Przedłużenie traktatu handlowego z Niemcami

W WYNIKU prowadzonych w Berlinie między przedstawicielami rządu niemieckiego i fińskiego rokowań uzgodnione zostały warunki przedłużenia na rok bież. fińsko-niemieckiego traktatu handlowego z 24 marca 1934 r. jak również umowy clearingowej z 2 października tegoż roku. Nowozawarte umowy oparte są na tych samych co i poprzednio zasadach, zapewniają jednak Finlandji pewne przywileje w zakresie kontyngentów produktów rolnych, zwłaszcza masła i jaj. (St.).

Propaganda fińska w Szwecji

MIĘDZY sferami gospodarczemi Finlandji i Szwecji istnieją stałe i ścisłe kontakty, wypływające nietylko z sytuacji geograficznej obu krajów ale i z przesłanek historycznych, oraz ze wspólnej kultury.

Celem dalszego pogłębienia tych stosunków projektuje się urządzenie w Szwecji w drugiej połowie kwietnia r. b. tygodnia fińskiego, w czasie którego ma być przeprowadzona propaganda wytwórczości przemysłu fińskiego z wykazaniem jego zdolności konkurencyjnej.

Impreza tego rodzaju, której patronują poważne osobistości ze świata politycznego i sfer gospodarczych—przyczyni się niezawodnie do większego jeszcze zbliżenia obu sąsiedzkich krajów skandynawskich. (St.)

Umowa handlowa z Litwą

PO DŁUŻSZYCH rokowaniach, prowadzonych w drodze dyplomatycznej, podpisana została między Finlandją i Litwą umowa handlowa, określająca obrót towarowy pomiędzy temi państwami na 1 i pół miljona litów. Eksport litewski do Finlandji obejmie głównie zboże, spirytus, krochmal i wędliny.

Dotychczasowe obroty handlowe pomiędzy obu krajami były dość nikłe. W ciągu 10-ciu miesięcy 1935 r. Finlandja wywiozła do Litwy towarów zaledwie na sumę 330.000 litów, eksport litewski do Finlandji wyniósł w tym samym czasie 650 tys. litów. (St.).

Zmiana ustawy o Spółkach Akcyjnych

DOTYCHCZASOWA ustawa o Spółkach akcyjnych uległa znowelizowaniu, przyczem wprowadzone zmiany dotyczą głównie obrony praw i interesów posiadaczy akcji, zapewniając im sprawowanie kontroli nad działalnością przedsiębiorstwa. (St.).

ESTONJA

Z życia gospodarczego Estonji

ESTONJA przeszła niedawno pewien wstrząs wewnętrzny w postaci niedoszłego „puczu'', który jednak dość głęboko poruszył opinję publiczną tego cichego zazwyczaj i spokojnego kraju. Sprawa wykrytego spisku b. kombatantów jest w dalszym ciągu żywo omawiana, nietylko w kołach politycznych, ale również w sferach gospodarczych, bowiem wśród osób aresztowanych w związku ze spiskiem znajdują się także wybitniejsi przedstawiciele życia gospodarczego. Wykrycie spisku przyspieszyło jednocześnie realizację projektu rządowego o zmianie obowiązującej obecnie konstytucji i wznowieniu życia parlamentarnego. Zarządzeniem Prezydenta Państwa powołana została do życia Centralna Komisja Organizacyjna z udziałem premjera Enpalu, min. sprawiedliwości Muellera, prezydenta m. Tallina gen. Sootsa itd., która zająć się ma organizacją referendum ludowego, mającego upoważnić rząd do przeprowadzenia zmian obecnej konstytucji.

Nic też dziwnego, że wobec nawału aktualnych spraw politycznych, absorbujących nietylko sfery rządzące, ale i ogół obywateli —kwestje gospodarcze zeszły na plan dalszy. W ciągu ostatnich tygodni w dziedzinie życia gospodarczego nie było też żadnych ważniejszych wydarzeń, które zasługiwałyby na specjalne omówienie i podkreślenie. Życie ekonomiczne kraju rozwija się normalnie, bilans handlowy kształtuje się korzystnie, przyczem w zakresie wywozu produktów rolnych zauważyć się daje znaczne zwiększenie wywozu masła, jaj i lnu, jak również żywej nierogacizny, a zmniejszenie się wywozu bekonów. Stan rynku finansowego jest naogół dobry, co wyraża się przedewszystkiem we wzroście wpływów skarbowych i potanieniu kredytu. Pomimo taniego i stosunkowo łatwego kredytu zauważyć się dał jednak wzrost protestów wekslowych. Trudno w tej chwili powiedzieć, czy ma się tu do czynienia z przejściowem zjawiskiem sezonowem, czy też są to już skutki wzmożonego życia politycznego.

Jeżeli chodzi o stosunki polsko-estońskie to znajdują się one obecnie niejako w fazie przejściowej. Jak wiadomo przed paru dniami rozpoczęły się w Warszawie rokowania w sprawie zawarcia między obu krajami układu kontyngentowego, dającego możność rozwinięcia wymiany towarowej i zwiększenia obrotów handlowych. Istniejące od lat dobre,serdeczne stosunki między Polską i Estonją pozwalają rościć nadzieję, że rokowania te, którym towarzyszy atmosfera wzajemnego zrozumienia i przyjaźni, dadzą pozytywne rezultaty. Dawny układ kontyngentowy wygasł 1 stycznia r. b. Jeżeli chodzi o zbliżenie gospodarcze obu państw, to należy podkreślić wydatną rolę, jaką odegrała w tym kierunku założona w roku ub. w Tallinie estońsko-polska Izba handlowa do której weszli wybitni przedstawiciele estońskiego życia gospodarczego. (St.).

Polsko-estońskie rokowania kontyngentowe

WPROWADZONYCH obecnie w Warszawie rokowaniach o zawarcie układu kontyngentowego między Polską i Estonją stronę estońską reprezentują poseł i minister pełnomocny w Warszawie Markus, dyrektor departamentu ekonomicznego M.S.Z. Edward Wirgo, radca Min. Gospodarki Narodowej Wisman, oraz sekretarz poselstwa estońskiego Konstanty Schmidt.

Delegacji polskiej przewodniczy podsekretarz stanu w Min. Przem. i Handlu Mieczysław Sokołowski. (St.).

Wyniki prac Banku Estońskiego w 1935 r.

POMYŚLNA konjunktura gospodarcza, w jakiej znalazła się Estonja w ciągu ub. roku odbiła się korzystnie przedewszystkiem na rezultatach działalności estońskiego Banku państwowego. Jak wynika z porównania zamknięć bilansowych na 31 grudnia za dwa lata ubiegłe, w ciągu 1935 r. zapas złota zwiększył się o 6,4 milj. koron, osiągając sumę 34,1 miljonów EKor. Stan walut zagranicznych zredukowany został o 2,8 milj. i wynosił przy końcowem zamknięciu rocznem 1,6 milj. EKor. Obligo rządowe spadło z 3,6 do 0,9 milj.; obieg banknotów zwiększył się o 3,3 milj. do sumy 40,0 milj. koron. Pokrycie złotem wynosiło 51%. Dochód Banku netto wyniósł 568,684 Ekor. (St.)

Odroczenie konferencji państw bałtyckich

Z KOŃCEM r. 1935 oznaczono na połowę stycznia b. r. termin zebrania VI-ej konferencji gospodarczej państw bałtyckich, lecz dotąd nie miała ona miejsca. Ostatnio stało się wiadomem, że Estonja i Łotwa zwróciły się z pisemnem zapytaniem do Litwy, od której otrzymały odpowiedź, że spowodu nieprzewidzianych okoliczności prace przygotowawcze nie mogły być ukończone, wobec czego Litwa zaproponowała odłożenie konferencji na rok 1937.

Handel zagraniczny Estonji w 1935 roku

BILANS handlu zagranicznego Estonji w r. 1935 kształtował się następująco (w miljn. Kor. est.): eksport 80,1, przywóz 68,8, saldo dodatnie 11,3. Należy przypomnieć, że Estonja posiada dodatnie saldo bilansu handlowego od przeszło 5 lat.

NORWEGJA

Sytuacja gospodarcza Norwegji w 1935 r.

DZIENNIKI norweskie, omawiając warunki gospodarcze Norwegji w r. 1935, zgodnie wskazują na to, że nastąpiła w roku ubiegłym w Norwegji poprawa. Minister Finansów Indrebö określił rok ubiegły jako stosunkowo dobry. W okresie sprawozdawczym zaznaczył się umiarkowany wzrost cen, który przyniósł korzyści rolnikom. W związku z tem podniosła się zdolność nabywcza ludności. Równocześnie zauważono wzrost produkcji oraz handlu zagranicznego w stosunku do r. 1934. Bilans Banku Norweskiego wykazuje wzrost zapasu złota i dewiz zagranicznych z 178 miljonów koron w styczniu do 229 miljonów koron w końcu listopada ub. r. Minister Finansów Indrebö twierdzi, że Norwegja posiada dobrą podstawę do dalszego rozwoju gospodarczego w r. 1936, jeśli międzynarodowy rozwój wypadków nie spowoduje zakłócenia.

Kupno nowego statku

JEDNO z estońskich towarzystw okrętowych zakupiło w Norwegji statek pojemności 1.091 t., który ma być użyty dla podtrzymywania komunikacji na trasie Tallin—Sztokholm. (St.).

Propagandowy dzień wina

POSELSTWO francuskie w Tallinie, dążąc do zwiększenia konsumcji win francuskich, urządziło w styczniu propagandowy ,,Dzień wina", przygotowując szereg imprez celem zareklamowania produkcji swego kraju. ,,Dzień wina" wywołał w mieście duże zainteresowanie. (St.)

Stan kolei estońskich

KOLEJE estońskie posiadały w roku gospodarczym 1934/35 lokomotyw-210, wagonów motorowych—6, wagonów osobowych—441, wagonów towarowych 5.640. (St.).

DANJA

Wymiana handlowa Danji z zagranicą w roku ubiegłym

OBRÓT handlu zagranicznego Danji w r. 1935 wyniósł 2.595 milj. koron. W roku sprawozdawczym bilans handlu zagranicznego Danji zamknął się saldem ujemnem w wysokości 63 milj. koron wobec 119 milj. kor. w roku 1934. Wywóz na rynek angielski osiągnął wartość 727 milj. kor., a zatem nie uległ prawie zmianie w porównaniu z r. 1934. Natomiast przywóz towarów z W. Brytanji do Danji wzrósł z 407 milj. kor. w r. 1934 do 479 milj. w roku ub. Import z Polski wyniósł około 26 milj. kor. wobec 30 milj. kor. w r. 1934. Do Polski wywieziono z Danji w roku ubiegłym towarów za około 8,4 milj. kor. t.j. prawie za taką samą sumę, co w roku poprzednim.

Podwyższenie opłat importowych od zbóż w Danji

Z KOŃCEM stycznia podwyższono w Danji opłaty, pobierane przy imporcie zbóż, mianowicie (w koronach duńskich od 100 kg): od żyta z 3,05 do 3,30, jęczmienia z 5,05 do 5,25, mąki żytniej pytlowej z 4,90 do 5,30 i mąki żytniej niepytlowej z 3,10 do 3,35.

Handel zagraniczny Polski w styczniu

BILANS handlu zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej i W. M. Gdańska przedstawiał się—według tymczasowych obliczeń Głównego Urzędu Statystycznego—w styczniu r. b. następująco:

Przywóz 264.543 ton wartości 75.614 tys.zł.

Wywóz 1.180.679 ton wartości 80.775tys. zł.

Dodatnie saldo w styczniu r. b. wyniosło więc 5.161 tys. zł. W porównaniu do grudnia r. ub. wywóz spadł o 5.581 tys. zł., natomiast przywóz zmniejszył się o 2.472 tys. zł.

Zwiększył się wywóz następujących artykułów (w milj. zł.): węgla o 2,4, lnu i odpadków o 1,6, bali, desek, łat, opołów o 1,0, trzody chlewnej o 0,5, nawozów o 0,5, żelaza i stali o 0,4.

Zmniejszył się wywóz następujących artykułów (w milj. zł.): fasoli o 1,5, przędzy wełnianej o 0,9, siarczanu amonu o 0,8, kłód i dłużyc o 0,8, masła o 0,6, gęsi o 0,5, blachy żelaznej, stalowej o 0,5, owsa o 0,4, mąki żytniej o 0,4, ptactwa bitego o 0,4, parafiny o 0,4, cukru o 0,4, rur żelaznych, stalowych o 0,4.

Zwiększył się przywóz następujących artykułów (w milj. zł.): bawełny i odpadków o 1,5, wełny owczej surowej niepranej o aparatów, przyrządów, ich części o 0,8, barwników syntetycznych i produktów pośrednich, służących do ich wyrobu o 0,7.

Zmniejszył się przywóz następujących artykułów (w milj. zł.): tytoniu i wyrobów tytoniowych o 1,3, skór futrzanych o 1,0, nasion, ziaren i owoców oleistych o 0,9, kopry o 0,8, wełny owczej pranej o 0,6, skór surowych o 0,5, śliwek o 0,4, orzechów o 0,4, garbników (bez drewna garbarskiego), o 0,4.

Rekordowe obroty portu gdyńskiego w r. 1935

OGÓLNE obroty towarowe portu gdyńskiego w 1935 r. osiągnęły nowy rekord, gdyż wyniosły 7.635.036,1 ton wobec 7.319.968,5 ton w 1934 r. i 6.207.736,3 ton w 1933 r. Z ogólnej liczby przypada na przywóz 1.206.660,7 t. (w 1934 r. 991.544 t.), na wywóz zaś 6.428.375,4 t. (6.200.369 t.). W ten sposób w porównaniu z 1934 r. import wzrósł w znacznie większym stopniu, niż eksport.

Zaznaczyć należy, że podane wyżej liczby przywozu i wywozu za rok 1935 obejmują również obroty przybrzeżne oraz obroty drogą wodną z wnętrzem kraju: pierwsze wyniosły łącznie po stronie przywozu i wywozu 29.041,1 t., drugie—131.551,2. W ten sposób na obroty zamorskie przypadło łącznie 7.474.443,8 t.

Ożywienie ruchu pasażerskiego w porcie gdyńskim w 1935 roku

OGŁOSZONE zostały dane, dotyczące ruchu pasażerskiego w porcie gdyńskim w 1935 r. Ruch ten wykazał w r. ub. dalszy poważny wzrost i wyraził się liczbą 25,003 osób, z czego przyjechało 10,488 osób, a wyjechało 14,515 osób. Największą liczbę pasażerów zanotowano w ruchu między Gdynią a St. Zjednoczonemi—7,038 osób, Danją—3,648 osób, Francją—3,532 osób, Anglją—2,339 osób. Ożywienie ruchu pasażerskiego przez port gdyński w r. ub. przypisać należy uruchomieniu nowego motorowca „Piłsudski" oraz zorganizowaniu kilku wycieczek morskich przez linje żeglugowe „Gdynia—Ameryka".

Rozwój polskiej floty handlowej

POLSKA flota handlowa wzbogaciła się w r. 1935 o 16 jednostek o tonażu 16,2 tys. brutto rejestrowych ton, a 9,4 tys. netto rej. ton. czyli liczba statków wzrosła o 19,2%, a pojemność o 24,7%.

Powyższy wzrost polskiej floty handlowej nastąpił dzięki zakupowi i wybudowaniu na stoczniach zagranicznych 25 jednostek o pojemności powyżej 20 ton rej. brutto każda, przy jednoczesnej sprzedaży 9 statków o łącznej pojemności 4,7 tys. brutto rej. ton.

Przyrost tonażu przedstawia się następująco: 1 statek pasażerski o pojemności 14,3 tys. brutto rej. ton i 8,2 tys. netto rej ton, 6 statków towarowych o pojemności 4,4 tys. brutto rej. ton i 2,6 tys. netto rej. ton, 15 jednostek portowych względnie dopuszczonych do ruchu w zatoce o pojemności 2,0 brutto rej. ton i 1,4 netto rej. ton (w tem 4 holowniki), 2 statki rybackie o pojemności 51 brutto rej. ton i 29 netto rej. ton, wreszcie 1 statek szkolny ćwiczebny o pojemności 165 brutto rej. ton i 69 netto rej. ton.

Ruch statków w porcie gdyńskim w 1935 r.

RUCH STATKÓW w porcie gdyńskim w r. 1935 wyniósł ogółem 9.550 jednostek o łącznej pojemności 9.124,3 tys. trn., z czego na wejście przypada 4.778 statków o pojemności 4.559,1 tys. ton, na wyjście zaś 4.772 o pojemności 4.565,1 tys. trn. Należy podkreślić, że w r. ub. ruch statków w porcie gdyńskim wykazał dalszy wzrost.

Polska bandera wysunęła się na drugie miejsce zaraz po szwedzkiej, która utrzymała się nadal na pierwszem miejscu. Trzecie miejsce zajęła bandera angielska, natomiast niemiecka spadła na 4, duńska zaś na 5 miejsce. Bandera norweska utrzymała się na 6 miejscu. Wysunięcie się bandery polskiej na drugie miejsce zawdzięczać należy zwiększeniu tonażu naszej floty handlowej oraz większemu uruchomieniu nieczynnych trampów. Zajęcie trzeciego miejsca przez banderę angielską przypisać należy zwiększonej frekwencji na linji Gdynia — Daleki Wschód.

Szczegółowe liczby, dotyczące pracy poszczególnych bander przedstawiały się następująco (w tysiącach trn.—w nawiasach ilość statków): szwedzka 1.923,4 (2.657), polska 1.226,6 (1.165), angielska 957,5 (549), niemiecka 926,0 (1.470), duńska 855,4 (1.338), norweska 742,0 (826). Ostatnie miejsce (28) zajęła bandera austrjacka (286 trn. 2 statki).

Inwestycje w porcie gdyńskim w 1935 r.

W ROKU ubiegłym wykonano w porcie gdyńskim następujące inwestycje: nowych nabrzeży ukończono 1.155 m. b., falochronów 784 m. b., robót czerpalnych wykonano 794 tys. m. sześc., robót ziemnych 17,5 tys. m. sześc., robót brukarskich 22 tys. m. kw., krawężników ułożono 59 tys. m. b., chodników 7,1 tys. m. kw., robót kanalizacyjno-wodociągowych 7,8 tys. m. b. Pozatem m. in. wzniesiono nowy gmach dla Urzędu Celnego, hangar dla wystawy rzemieślniczej-przemysłowej, dom biurowy firmy „Polskarob", dom biurowy firmy „Paged", magazyn firmy „Społem" i t. d. Pozatem rozpoczęto budowę m. in. dalszej części hali i chłodni rybnej, magazynu bawełnianego, elewatora zbożowego, magazynu śledziowego, domu robotnika portowego i t. d.

Roboty inwestycyjne w Gdyni w grudniu

W GRUDNIU r. ub. w porcie gdyńskim wykonano szereg robót drogowych, z których m. in. wymienić należy ułożenie bruku przy ul. Rumuńskiej, Rotterdamskiej oraz chodnika z płyt betonowych przy tych samych ulicach. Pozatem wykonano 1000 mtr. sześc. robót ziemnych przy ul. Granicznej.

Z pośród budowli naziemnych należy wymienić wykonanie w stanie surowym parteru przy budowie magazynu Nr 9 w strefie wolnocłowej, wykonanie konstrukcji żel.-betonowej przy budowie warsztatów Urzędu Morskiego oraz ukończenie wszelkich robót przy budowie gmachu Urzędu Celnego, wreszcie zabetonowanie konstrukcji żel.-betonowej VIII piętra przy budowie elewatora zbożowego, jak również ukończenie robót przy budowie magazynu śledziowego Morskiego Instytutu Rybackiego i wykonanie fundamentów przy budowie hangaru Morskiego Instytutu Rybackiego.

Polskie połowy ryb morskich w 1935 r.

W R. 1935 polskie rybołówstwo morskie wykazało znowu postęp ilościowy w stosunku do r. 1934, dając w sumie 17.130,5 tys. kg. ryb wartości 5.474,9 tys. zł. Połowy przybrzeżne wyniosły 12.563,6 tys. kg. wartości 2.120,2 tys. zł., połowy na pełnym Bałtyku — 311,2 tys. kg. wartości 70,3 tys. zł., połowy na morzu Północnem 4.255,7 tys. kg. wartości 1.284,4 tys. zł.

Rybołówstwo przybrzeżne opiera się przedewszystkiem na połowach szprotów, które stanowiły ilościowo 83% całości, wartościowo zaś 44%. Roczna nadwyżka połowów o 5 milj. kg. powstała wskutek zwiększonych połowów szprotów, których złowiono 10.407,7 tys. kg. wartości 954,9 tys. zł.

Połowy innych gatunków ryb pozostały prawie niezmienione, jedynie wzrosły połowy dorszy i śledzików. W roku sprawozdawczym zanotowano spadek połowów na pełnym Bałtyku, a przedewszystkiem pod Bornholmem. Rybołówstwo to wykazywało od 1931 r. stały rozwój aż do 1934, kiedy osiągnięto 493 t. ryb, gdy w r. 1935 zaledwie 311 ton. Cofnięcie się z tej pozycji spowodowane zostało m. in. brakiem miejsca na zamrożenie łowionych ryb.

Budowa portu rybackiego w Wielkiej Wsi

MINISTERSTWO Przem. i Handlu podpisało umowę z Konsorcjum Polsko-Francuskiem na budowę portu rybackiego w Wielkiej Wsi, której wykonanie przewidziane jest w okresie dwóch lat.

Port będzie miał powierzchnię wodną 14 ha, ujętą w basen, ograniczony falochronami od strony zachodniej o długości 760 m i od strony wschodniej o długości 320 m, oraz molo wewnętrzne o długości 160 m, dzielące basen na dwie części. W basenie przewidziana jest budowa 4 pomostów drewnianych, z których 3 mniejsze mają służyć dla kutrów rybackich, a jeden większy dla statków żeglugi przybrzeżnej.

W ciągu r. b. przy budowie tego portu zostaną wykonane molo zewnętrzne, ubezpieczenie brzegów, bocznica kolejowa i droga kołowa. W ten sposób zrealizowane zostaną dawne starania ludności rybackiej oraz zwiększone bezpieczeństwo przy połowach kutrami.

Szkoła gospodarcza

W OBECNOŚCI Komisarza Rządu, delegata kuratorjum, przedstawicieli wszystkich warstw społeczeństwa oraz licznego grona gości i młodzieży dokonano wczoraj w Gdyni poświęcenia Szkoły Gospodarczej i Bursy.

Gmach powstał staraniem T-wa Szkoły Handlu Morskiego i Techniki Portowej w Gdyni, które znajduje się pod wysokim protektoratem Pana Prezydenta Rzeczypospolitej.

Gmach mieści żeńską szkołę przysposobienia zawodowego, kursy obsługi okrętowej (stewardes i stewardów), laboratorjum dla szkół handlowych Izby Przemysłowo-Handlowej (liceum i 4 kl. szkoły handlowej) oraz internaty dla szkół zawodowych.

Gmach jest wszechstronnie przystosowany do szkolenia zawodowego. Prezes Zarządu T-wa dyr. Maksymiljan Berger zobrazował ogrom wysiłku, jakim powstał gmach, oraz omówił zadania uczelni, która wypuszczać będzie pracowników, należycie przygotowanych do pracy, wynikającej z łączności z morzem.

Nowy gmach Kierownictwa Marynarki Wojennej

W DN. 10 lutego, jako w dniu święta marynarki wojennej i 16-ej rocznicy odzyskania dostępu do morza, odbyła się uroczystość poświęcenia nowego gmachu Kierownictwa Marynarki Wojennej przy ul. Wawelskiej 7 w Warszawie. Gmach poświęcił ks. prałat Michalski, poczem wygłosił okolicznościowe przemówienie szef Kierownictwa Marynarki Wojennej kontradmirał Świrski.

W uroczystości wzięli udział przedstawiciele kierownictwa marynarki wojennej oraz funduszu kwaterunkowego z płk. inż. Toruniem. Nowy gmach wybudowano według projektu arch. prof. Świerczyńskiego.

RYNEK FRACHTOWY

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO za m. styczeń 1936 r. Polskiej Agencji Morskiej

W ubiegłym miesiącu panował na tutejszym rynku frachtowym dotkliwie dający się odczuć brak ładunków, co w połączeniu ze znaczną podażą tonażu wywołało dla frachtu tendencję zniżkową.

Anglja.

Wskutek małego dowozu towaru do Gdańska, podaż ładunków była bardzo słaba. Należy to przypisać łagodnemu przebiegowi zimy w Polsce i trudnościom dowiezienia materjałów do tartaków. Tytułem przykładu możemy wymienić następujące notowania:

Gdańsk/Londyn S. C. D. — D. B. B. sh 29/- za std. na warunkach Baltwood net.

Gdańsk/Hull — D. B. B. sh 29/- do 30/- za std. na warunkach Baltwood gros.

Gdańsk/Tyne — D. B. B. sh 29/- za std.

Gdańsk/West Hartlepool D. B. B. sh 30/- za std. klauzula crane discharging.

Stawki notowane w Gdyni były znacznie niższe wskutek lepszej ekspedycji i nieco niższych kosztów załadunku.

Gdynia/Londyn S. C. D. — D. B. B. sh 26/- za std.

Gdynia/Hull — D. B. B. sh 26/- za std.

Gdynia/Great Yarmouth — D. B. B. sh 28/3 za std. (Yarmouth clause).

Gdynia/West Hartlepool — D. B. B. sh 29/- za std.

Gdynia /Manchester — D. B. B. sh 34/- za std.

Gdynia/Preston — D. B. B. sh 34/- za std

Gdynia/Garston — D. B. B. sh 36/- za std.

Belgja.

Eksport do Belgji utrzymywał się na dotychczasowym dobrym poziomie, tak, że poza statkami linjowemi można było ulokować cały szereg statków trampowych. Stawki frachtowe uległy jednak ogólnej tendencji zniżkowej. Za zboże ciężkie luzem do Antwerpji płacono sh 3/4 ½ w zł. za 1000 kg., za D. B. B. sh 19/- w zł. za std., za drzewo twarde sh 6/- w zł. za cbm.

Holandja.

Wywóz do Holandji nie wykazał większych zmian. Poza drobnemi wyjątkami znaczna większość towaru została przewieziona statkami linji regularnej po następujących stawkach:

Zboże ciężkie luzem Hfl. 2,60 za 1000 kg

D. B. B. Hfl. 12,00 za std.

Drzewo twarde Hfl. 4,00 za cbm.

Danja.

Uwagi wypowiedziane powyżej znajdują pełne zastosowanie w stosunku do eksportu do Danji. Ogólnie dawał się odczuć brak

ładunków przy dużem zaoferowaniu tonażu. W związku z tem stawki frachtowe w porównaniu z poprzednim miesiącem były o ca. Rmk. 1,— niższe. Za partje żaglowcowe przeznaczone do dobrego duńskiego portu, położonego niebardziej na północ od Aarhus, płacono Rmk. 4,— za 1000 kg. zboża ciężkiego luzem. Należy wspomnieć o wysyłce ca. 1500 ton makuchów po Rmk. 6,— na poczet dawniej zawartego kontraktu.

Szwecja.

Poza ładunkami przewidzianemi linjami regularnemi wyekspedjowano ca. 1500 ton soli potasowej do południowej i zachodniej Szwecji, płacono ca. Skr. 8,00 za 1000 kg.

Węgiel.

Eksport węgla zmalał dość wydatnie wskutek wstrzymania wysyłek do Włoch z wyjątkiem dostawy dla kolei włoskich na poczet dawniej zawartego kontraktu. Przy bardzo ograniczonej podaży ładunków stawki frachtowe miały tendencję zniżkową. Różnica w porównaniu z notowaniami z grudnia ub. r. dochodziła do sh 1/- na to. Za partje o wielkości:

3000 ton płacono

Do Göteborg sh 4/- za 1000 kg.

Do Malmö sh 3/7 ½ za 1000 kg.

Do Stockholm sh 3/9 do 4/- za 1000 kg.

Do Oslo sh 4/3 za 1000 kg. (przy wyładunku dziennym 1200 ton).

Do Oslo sh 4/7 ½ za 1000 kg. (przy wyładunku dziennym 800 ton).

Do Rouen frcs. 23,— za 1000 kg.

Do Nantes frcs. 26,— za 1000 kg.

Do Bordeaux frcs. 27,— za 1000 kg.

Do Nice sh 9/6 za 1000 kg.



KRONIKA PORTOWA I MIEJSKA

● OD WYDAWNICTWA.

Niniejszy numer „Wiadomości Portu Gdyńskiego" ukazuje się w zwiększonej objętości i przynosi statystykę ruchu portowego za m-ce grudzień 1935 i styczeń 1936 oraz roczne zestawienie za rok ub.

Opóźnienie wydania tego numeru, które powstało z przyczyn od wydawnictwa całkowicie niezależnych, zechcą nam Szanowni Abonenci wybaczyć i traktować niniejszy zeszyt „Wiadomości Portu Gdyńskiego" jako Nr. 1 i Nr. 2 z r. 1936.

● WIZYTA W GDYNI PREZYDJUM RADY INTERESENTÓW PORTU GDAŃSKIEGO.

Prezydjum nowopowstałej Rady Interesentów Portu Gdańskiego złożyło wizytę dyrektorowi Urzędu Morskiego w Gdyni, prezesowi Izby Przemysłowo-Handlowej oraz prezesowi Rady Interesentów portu Gdyńskiego. Przy tej okazji został poruszony szereg spraw, interesujących oba porty.

● DZIENNIKARZ AMERYKAŃSKI BADAŁ STREFĘ WOLNOCŁOWĄ W GDYNI.

W Gdyni bawił znany publicysta amerykański p. Joseph Ellner, który jest autorem szeregu prac o rozwoju gospodarczym Polski. Dziennikarz zwiedzał port, badając szczegółowo organizację strefy wolnocłowej w Gdyni, co pozostaje w związku z zamierzeniami portów amerykańskich wprowadzenia u siebie obszarów wolnocłowych. Port gdyński oraz jego urządzenia wywarły duże wrażenie na zwiedzającym, który nie szczędzi słów uznania dla rozplanowania Gdyni.

● GOŚCIE GDYNI.

Odwiedził Gdynię p. Selkirk Panton, specjalny korespondent angielskiego „Dailly Express" z Londynu. Przy zwiedzaniu portu oraz motorowca „Piłsudski" wyjaśnień udzielał przedstawiciel Urzędu Morskiego. Gość był zachwycony nowoczesnemi urządzeniami portowemi i naszego transatlantyka. Opuszczając Gdynię, p. Panton oznajmił, że pobytowi w naszym porcie poświęci kilka artykułów na łamach swego pisma.

● HONOROWY PREZES IZBY P. H.

Gdyńska Izba Przemysłowo-Handlowa odbyła swe czwarte zwyczajne plenarne zebranie, na wstępie którego uchwalono przez aklamację nadanie byłemu długoletniemu Prezesowi Izby konsulowi Napoleonowi Korzónowi tytułu honorowego prezesa Izby.

● KONSUL JAPONJI W GDYNI.

Dyrektor „Żeglugi Polskiej" p. F. Kollat został konsulem honorowym japońskim w Gdyni. Biuro Konsulatu mieścić się będzie przy ul. Waszyngtona 15.

● KONSUL ESTOŃSKI W GDYNI.

Nowomianowany konsul estoński, dyrektor Polskiej Agencji Morskiej w Gdyni, p. Andrzej Cienciała złożył wizytę dyrektorowi Urzędu Morskiego. Biuro Konsulatu mieści się przy ul. Świętojańskiej 10 w Gdyni.

● KONFERENCJA W SPRAWACH PORTOWYCH W GDYNI.

Dnia 21 stycznia przybył do Gdyni dyrektor Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu inż. Możdżeński oraz dyrektor Państwowego Instytutu Eksportowego Turski. Dyr. Możdżeński odbył w Urzędzie Morskim w Gdyni dłuższą konferencję z przedstawicielami ekspedytorów portowych, a dn. 22 b. m. wziął udział w posiedzeniu Rady Portu.

● RUCH STATKÓW W PORCIE GDYŃSKIM W STYCZNIU.

W ciągu stycznia r. b. weszło do portu gdyńskiego i wyszło z niego na morze ogółem 900 statków, o łącznej pojemności 868,667 trn., z czego na wejście przypada 446 jednostek o poj. 436,290 trn., wyszło zaś 454 o poj. 432,377 trn. Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni, wyniósł 978,2 trn., średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie—47, średni postój statków wyniósł 52,6 godz. Bandera polska zajęła drugie miejsce za szwedzką.

● POWAŻNY OBRÓT PORTU GDYŃSKIEGO W STYCZNIU.

Obrót portu gdyńskiego w styczniu r. b. był bardzo duży, zważywszy zwłaszcza na okres roku, gdyż zazwyczaj w styczniu obrót ulega pewnemu osłabieniu. Obrót w styczniu r. b. był tylko niewiele mniejszy od dotychczas zanotowanego rekordu i wyniósł łącznie 753.813 ton, z czego na obrót zamorski przypada 748.668,5 t. i na obrót przybrzeżny 5.144,5 t. W obrocie zamorskim import wyniósł 97.117,1 t., eksport zaś 651.551.4 t. W obrocie przybrzeżnym import sięgnął 4.825,8 t., eksport zaś 318,7 t. W porównaniu z grudniem r. ub. ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego wzrósł w styczniu o 105.148,7 t.

● RUCH STATKÓW W GDYNI W GRUDNIU UB. R.

W grudniu roku ubiegłego do portu gdyńskiego weszło 428 statków o pojemności 396.844 trn., zaś wyszło 433 statki o pojemności 391.117 trn.

Polska bandera zajęła drugie miejsce za szwedzką a przed angielską.

Przeciętny tonaż statku, zawijającego do portu wyniósł 927,2, przeciętna ilość statków przebywających jednocześnie w porcie—47, a przeciętny postój statków—50,2 godzin.

● RUCH PASAŻERSKI W PORCIE GDYŃSKIM W GRUDNIU UB. R.

W grudniu ub. r. ruch pasażerski w porcie gdyńskim wynosił 1.167 osób (przyjechało 378, wyjechało 789). Największy ruch pasażerski zanotowano między Gdynią a Francją (577 osób), co tłomaczy się ruchem emigrantów, którzy udają się przez Francję do Ameryki Południowej. Ruch osób w kierunku Stanów Zjednoczonych wyniósł 424 osoby, do Anglji 112 osób.

● OBRÓT TOWARÓW RYBNYCH W GDYNI W GRUDNIU 1935 R.

Import towarów rybnych wyniósł w grudniu r. ub. 2.082 ton, z czego przypada na port rybacki 1.333 t., a na port handlowy 749 t.

Z portu rybackiego wysłano wgłąb kraju 182 wagony ryb, zaś do Gdańska 2 wagony.

● OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W GRUDNIU 1935 R.

Ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego w grudniu r. ub. przedstawiały się następująco (w tonach—w nawiasie dane za listopad r. ub.): obrót ogólny 648.664,5 (763.789), w tem: obrót zamorski 641.012,9 (729.284,9), z czego przywóz 149.278,9 (111.435,6), wywóz 491.734 (617.849,3); obrót przybrzeżny z W. M. Gdańskiem 2.420,5, obrót drogą wodną z wnętrzem kraju 5.230,9.

Z liczb powyższych zwraca uwagę rekordowo duży przywóz, który wyniósł przeszło 149 tys. ton.

● NOWA LINJA ŻEGLUGOWA.

Z dniem 16 b. m. Żegluga Polska uruchomiła regularną komunikację z Gdyni—Gdańska do Göteborga i Malmö, przy dostatecznych ładunkach do Halmstad i Helsingborg. Pierwszy s/s „Blenda" odszedł z Gdyni dn. 16 stycznia, następny 30 stycznia. Maklerem nowej linji jest Polska Agencja Morska, która przejęła również agenturę linji Żeglugi Polskiej z Gdyni—Gdańska do Norrköping i Stockholmu.

● UTWORZENIE WSPÓLNEJ REPREZENTACJI P. K. P., GDYNI I GDAŃSKA W BUKARESZCIE.

W Bukareszcie powstaje wspólna reprezentacja P. K. P. oraz portów gdyńskiego i gdańskiego. Przedstawicielem będzie p. Witold Matoga, dotychczasowy naczelnik wydziału taryf zagranicznych w departamencie handlowo-taryfowym Ministerstwa Komunikacji. P. Matoga przechodzi w stan spoczynku i przyjeżdża na kilka tygodni do Gdyni i Gdańska celem dokładnego zbadania lokalnych warunków i zapoznania się z władzami samorządowemi oraz kołami gospodarczemi, zainteresowanemi w komunikacji z Rumunją. Następnie p. Matoga uda się do Bukaresztu celem objęcia nowej placówki.

● PRACA STATKÓW S. A. „ŻEGLUGA POLSKA" w 1935 r.

W grudniu r. ub. statki S. A. „Żeglugi Polskiej" przewiozły ogółem 41,6 tys. t. towarów, z czego na wywóz przypada 28,3 tys. t., na przywóz 13,3 tys. t.

W ciągu całego r. 1935 statki S. A. „Żeglugi Polskiej" przewiozły ogółem 392 tys. t. towarów. Z liczby tej przypada na wywóz 260,9 tys. t. zaś na przywóz 123,1 tys. t. oraz na przewóz między portami 8,5 tys. t. W wywozie najpoważniejszym ładunkiem był węgiel (221,5 tys. t.), sole potasowe (14,7 tys. t.), zboża (7,9 tys. t.), siarczan amonu (5,1 tys. t..), drzewo (4,2 tys. t.), drobnica (3 tys. t.). W przywozie najpoważniejszą pozycję stanowiła ruda (98,6 tys. t.), tomasyna (11,9 tys. t.), złom (7,3 tys. t.), pomarańcze (2,2 tys. t.) i inne.

● NOWE MAGAZYNY.

Dnia 10 stycznia uruchomiono w Gdyni nowowybudowany magazyn Związku Spółdzielni Spożywców R. P. „Społem" przy ul. Polskiej. Jest to magazyn murowany, piętrowy, częściowo podpiwniczony, o długości 41 m. i szerokości 30 m. Magazyn posiada 1239 m² powierzchni użytkowej, oraz 850 m² powierzchni na biura, garaże i pomieszczenia gospodarcze.

* * *

Wskutek wzrastających transportów bawełny do Gdyni nieukończony dotychczas magazyn nr. 9 w strefie wolnocłowej częściowo został oddany do użytku. W jednej komorze o powierzchni około 850 m² złożono już bawełnę. Po wykończeniu dalszych 2-ch komór, cały parter o powierzchni około 2500 m² będzie oddany w niedalekiej przyszłości do użytku.

* * *

Dn. 3 stycznia odbyło się przejęcie nowego magazynu śledziowego wybudowanego w porcie rybackim w Gdyni z funduszów Morskiego Instytutu Rybackiego. Będzie to pierwszy magazyn specjalnie dostosowany do przechowywania śledzi.

● DWA NOWE DŹWIGI.

Ukończono montaż dwóch dźwigów ustawionych na nabrzeżu polskiem w porcie gdyńskim. Po przeprowadzeniu prób dźwigi będą oddane do użytku z początkiem przyszłego tygodnia. Każdy z dźwigów posiada nośność 1½ tony. Są one zaopatrzone w specjalne długie wysięgnice, co umożliwi przeładunek towarów ze statków na wszystkie piętra chłodni i odwrotnie. Dźwigi zostały wykonane całkowicie w kraju przez Górn. Zjednoczone Huty Królewską i Laurę.

● WYMIANA RYBNA POLSKO-GDAŃSKA W STYCZNIU.

W styczniu b. r. wywieziono z Gdańska do Polski 395,3 tys. kg. ryb, natomiast z Polski wywieziono do Gdańska 5,9 tys. kg. dorszy.

Pozatem Gdańsk otrzymał w ramach umowy handlowej polsko-niemieckiej znaczne możliwości eksportu świeżych szprotów do Niemiec, dokąd wysyła się co tydzień szereg wagonów, co umożliwia ciągłą pracę rybakom gdańskim nawet przy dużych połowach.

● WIELKIE POWODZENIE PIERWSZEJ PODRÓŻY S/S „PUŁASKI".

S/S „Pułaski", który obecnie znajduje się w stoczni pod Kopenhagą, będzie w najbliższym czasie gotów do podróży. W przebudowie, oprócz wentylacji, wprowadzenia bieżącej wody zimnej i ciepłej, zainstalowania chłodni i t. p. uwzględniono specjalne urządzenia kabin luksusowych, opatrzonych własnemi łazienkami i natryskami. Odjazd statku przewidziany jest, jak wiadomo, na dz. 28 lutego r. b. S/S „Pułaski" zabierze do Południowej Ameryki komplet pasażerów, t. j. około 700 osób, które już zgłosiły się jako pierwsi pasażerowie nowej linji. Wśród tych pasażerów przeważają polscy emigranci-osadnicy, oraz jadący do krewnych.

● PRZED URUCHOMIENIEM M/S „BATORY".

Do stoczni w Monfalcone pod Triestem, gdzie wykańczany jest obecnie drugi nowy transatlantyk M/S „Batory", wyjechał kpt. Borkowski, komendant statku, aby czuwać nad końcowemi pracami przed uruchomieniem statku. Kpt. Borkowski poprowadzi statek w jego pierwszej podróży, połączonej z wycieczką ze Splitu przez Barcelonę, Casablanca, Madeirę, Lizbonę, Londyn do Gdyni, poczem odbędzie się pierwszy inauguracyjny rejs M/S „Batory" do Ameryki. W okresie letnim oba nowe polskie motorowce, w przerwach pomiędzy rejsami amerykańskiemi, wozić będą turystów z Gdyni na wycieczki morskie.

● POWRÓT „ELEMKI".

Po ośmiomiesięcznej podróży do portów śródziemnomorskich w dniu 16 stycznia wrócił do Gdyni żaglowiec Ligi Morskiej i Kolonjalnej „Elemka", który po rozładowaniu się z towarów, dostarczonych do szwedzkiego portu Stocka przybył do Gdyni pod balastem. Pod względem nawigacyjnym podróż żaglowca wypadła zadawalająco, szczególnie w powrotnej drodze. O ile warunki atmosferyczne zezwolą „Elemka" w najkrótszym czasie odbędzie krótki rejs do Kłajpedy albo Calais, ewentualnie do portów szwedzkich, poczem będzie przeprowadzony normalny remont doroczny.

● Z IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI.

Dnia 10 b. m. na posiedzeniu prezydjum Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni przyjęte zostało do wiadomości sprawozdanie z sytuacji finansowej Izby w r. ub., poczem ustalono listę kandydatów na członków Tymczasowej Rady Portu. Z listy 5 kandydatów p. minister Przem. i Handlu powoła na rok bieżący dwóch na członków Rady. Pozatem załatwiono szereg innych spraw personalnych.

W dalszym ciągu prezydjum sprecyzowało stanowisko Izby w sprawie przeniesienia siedziby Instytutu Bałtyckiego do Gdyni oraz utworzenia przez Instytut Morskiego Archiwum Gospodarczego. Do obu tych spraw prezydjum ustosunkowało się pozytywnie.

Wreszcie zajmowano się sprawami podziału Pomorza na dwie strefy przy zastosowaniu obniżek taryf kolejowych na przewóz węgla oraz udziału Izby w kongresie Izb Przemysłowo-Handlowych, który ma się odbyć w lutym b. r. w Warszawie.

● RUCH BUDOWLANY NA WYBRZEŻU.

Na półwyspie Helskim oraz w kąpieliskach otwartego Bałtyku należy się spodziewać z wiosną b. r. większej zabudowy kąpielisk Jastrzębiej Góry, Jasnego Brzegu, Wielkiej Wsi—Hallerowa. Obecnie zwożone są materjały budowlane. Ceny parcel w Jastrzębiej Górze wykazują tendencję zniżkową, natomiast w Wielkiej Wsi-Hallerowie tendencja jest zwyżkowa.

● PROJEKT REGULAMINU DLA PUBLICZNYCH SKŁADÓW CELNYCH W GDYNI.

Komisja Celna Tymczasowej Rady Portu przystąpiła w dn. 23 stycznia pod przewodnictwem zast. dyr. dep. ceł inż. R. Kurnatowskiego do rozpatrzenia projektu regulaminu dla publicznych składów celnych w Gdyni.

● Z RADY MIEJSKIEJ.

Na posiedzeniu Rady Miejskiej, między innemi, zapadła doniosła uchwała, zatwierdzająca plan rozbudowy Wielkiej Gdyni, który jest obliczony na 250.000 mieszkańców. Z ogólnej ilości terenów, podlegających administracji miejskiej, przeznaczono 51% na budownictwo mieszkaniowe i 49% na budownictwo przemysłowe, użyteczności publicznej, drogi, zieleńce, parki i t. d. Ogółem Gdynia obejmie 1500 ha terenów budowlanych. Plan rozbudowy przewiduje 112 szkół. Pod parki zostało przeznaczone 280 ha., pod sport 64 ha., pod szpitale 21 ha., pod cmentarze 22 ha., pod rzeźnię 4½ ha., pod hale targowe 3 ha., pod domy ludowe 5½ ha. i t. d.

Na jednem z najbliższych posiedzeń Rady będzie omawiana polityka terenowa miasta, co jest jednym z ważniejszych problemów Gdyni.

● DYPLOMY W MARYNARCE HANDLOWEJ.

Komisja kwalifikacyjna przyznała ostatnio dyplomy kapitana żeglugi wielkiej pięciu kandydatom, kapitana żeglugi małej czterem, porucznika żeglugi wielkiej trzem, porucznika żeglugi małej jednemu, szypra I klasy jednemu, szypra II klasy pięciu, mechanika I klasy trzem, mechanika II klasy dwóm, mechanika III klasy siedmiu, maszynisty I klasy trzem i maszynisty II klasy pięciu. Pozatem zezwolono na złożenie egzaminów przy Państwowej Szkole Morskiej na szypra I klasy trzem, szypra II klasy jedenastu, maszynisty I klasy pięciu i maszynisty II klasy ośmiu.

● NOWY GMACH URZĘDU CELNEGO W GDYNI.

Nowy gmach urzędu celnego w Gdyni przy ul. Rotterdamskiej został wykończony. Dzięki oddaniu go do użytku zostały skoncentrowane poszczególne działy urzędu, które były dotychczas rozrzucone po różnych punktach. W najbliższym czasie nastąpi przeniesienie do nowego gmachu laboratorjum.

● DODATKOWY KONTYNGENT DLA GDAŃSKA NA WYWÓZ ŚLEDZI DO POLSKI.

Gdańsk otrzymał dodatkowy kontyngent na wywóz śledzi do Polski w ilości 50 tys. kg., co stanowi wartość zł. 15 tys. Będzie to jednak potrącone z innych kontyngentów na towary rybne, jak np. śledzie wędzone, certy wędzone, łososie świeże, minogi przyprawiane i t. d.

● Z L. O. P. P.

Na odbytem walnem zebraniu Koła Portowego L. O. P. P., które składa się wyłącznie z pracowników Urzędu Morskiego i liczy 555 członków, wyłoniono nowy Zarząd pod przewodnictwem naczelnika Walewskiego. Ze sprawozdania wynika, że Koło rozwija się intensywnie, działalność jest bardzo ożywiona, a dotychczasowe wyniki pracy stawiają to Koło na czołowem miejscu i śmiało może ono służyć wzorem dla innych Kół.

● ROZWÓJ M. GDYNI.

M. Gdynia, pozostające wtyle za rozwojem portu, zaczęło odzyskiwać stracony teren i dziś Gdynia liczy już przeszło 80 tys. ludności. W 1935 r. w Gdyni rozpoczęto 675 budowli i wykończono 443 budowle. Przyszły sezon budowlany zapowiada się jeszcze lepiej niż ubiegły.

WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

● OBRÓT TOWAROWY PORTU GDAŃSKIEGO W R. 1935.

Ogólny obrót towarowy portu gdańskiego w roku ubiegłym przedstawiał się następująco (w tonach—w nawiasach dane za rok 1934): import 778.467,7 (655.702,6); eksport 4.314.546,7 (5.713.181). Jak widać z powyższych liczb import przez port gdański w roku ubiegłym powiększył się w stosunku do 1934 r., równocześnie jednak poważnie skurczył się eksport, w związku z czem ogólna suma obrotów towarowych portu wykazuje spadek z 6,368,9 tys. t. w 1934 r. do 5.093 tys. t. w 1935 r.

W grudniu r. ub. import przez port gdański wyniósł 69.539 t. (55.307,5 t. w grudniu 1934), zaś eksport 316.496 t. (458.120 t.).

● S/S „WISŁA" W BUENOS—AIRES.

W drugiej połowie grudnia do portu w Buenos Aires zawinął pierwszy polski statek towarowy S/S „Wisła" z ładunkiem budulca, żelaza, grzybów suszonych i marynowanych. Kapitana okrętu p. Ciundziewickiego i załogę, złożoną z 29 marynarzy, powitali serdecznie w porcie: przedstawiciel Poselstwa R. P., przedstawiciele prasy polskiej i polskich organizacyj. Kapitan statku złożył wizytę w Poselstwie Polskiem, oświadczając przy tej sposobności, że podróż S/S „Wisła" miała naogół przebieg spokojny z wyjątkiem jednej gwałtownej burzy w zatoce Świętej Katarzyny. S/S „Wisła" zatrzymał się w porcie Buenos Aires około 3 tygodni. Fakt zawinięcia pierwszego polskiego statku handlowego do portu w Buenos Aires, oprócz doniosłego znaczenia z punktu widzenia zapoczątkowania bezpośredniego handlu morskiego między Polską i Argentyną, ma jeszcze i to znaczenie, że jest to pierwszy okręt, który zawinął do brzegów Argentyny pod polską banderą.

● BELGIJSKI KONSULAT W GDAŃSKU LEGALIZUJE FAKTURY.

Belgijski Konsulat Generalny w Gdańsku rozpoczął ponownie legalizację faktur dla towarów eksportowanych przez port gdański.

● PROJEKT BUDOWY CZECHOSŁOWACKIEGO STATKU MORSKIEGO.

Czechosłowackie Towarzystwo Żeglarskie zamierza zrealizować projekt budowy czechosłowackiego statku morskiego, który posiadałby charakter statku wycieczkowego. W czasie postoju w portach statek służyłby za pływającą wystawę czechosłowacką.

● OBROTY TOWAROWE PORTU HAMBURSKIEGO W ROKU 1935.

Prawie 35% przywozu i 25% wywozu Niemiec oraz 30% tranzytu Rzeszy w roku 1935 przechodziło przez Hamburg. Ogólny obrót towarowy tego portu w roku ubiegłym wykazał spadek po stronie przywozu i niewielki wzrost po stronie wywozu. Ogólne obroty towarowe portu w roku ubiegłym przedstawiały się następująco (w tysiącach ton—w nawiasach pierwsza liczba oznacza dane z 1934 r., druga—z 1933 r.): przywóz razem z tranzytem 13.465 (14.009—12.920), wywóz razem z tranzytem 6.498 (6.294—6.660). Jak widać z powyższego zestawienia spadek przywozu (łącznie z tranzytem) w porównaniu z rokiem 1934-ym wyniósł 544 tys. t., czyli 3,9%, natomiast wywóz wzrósł o 204 tys. t., czyli o 3,3%. Spadek przywozu tłomaczy się prawie wyłącznie zmniejszeniem się przywozu środków żywnościowych, dochodzącem do 30%. Zanotowano także spadek przywozu zboża i nasion oleistych, pozostający w związku z zarządzeniem rządu niemieckiego, dążącego do samowystarczalności w rolnictwie. Natomiast przywóz surowców osiągnął najwyższy poziom ostatnich 5-ciu lat i doszedł do 9,6 milj. ton. W wywozie wzrost wykazuje pozycja wyrobów gotowych, szczególnie artykułów żelaznych oraz pewnych surowców dozwolonych do wywozu.

● RUCH PORTOWY W PORTACH BREMEŃSKICH.

W grudniu r. ub. ruch w portach bremeńskich przedstawiał się następująco (w nawiasie dane za grudzień 1934 r.): na wejściu 615 o poj. 738 tys. trn. (537 o poj. 635 tys. trn.), na wyjściu 618 o poj. 705 tys. trn. (584 o poj. 618 tys. trn.). W Bremenhaven ruch przedstawiał się następująco: na wejściu 60 statków o poj. 221 tys. trn. (50 o poj. 173 tys. trn.), na wyjściu 71 statków o poj. 204 tys. trn. (59 o poj. 157 tys. trn.).

● RUCH W KANALE KILOŃSKIM W R. UB.

W r. 1935 przepłynęło przez kanał Kiloński 43,553 statków o łącznym tonażu 17,197 tys. trn. wobec 43,842 statków o pojemności 16,352 tys. trn. w r. 1934. Udział floty niemieckiej wynosi, o ile chodzi o liczbę statków, 77,67%, co do tonażu zaś tylko 56,57% Opłat kanałowych pobrano 2,500,925 RM.

● WZROST RUCHU PASAŻERSKIEGO NA PÓŁNOCNYM ATLANTYKU.

Konferencja północno-atlantycka ogłosiła statystykę ruchu pasażerskiego na północnym Atlantyku, wykazującą wzrost ilości pasażerów na tym odcinku ruchu w roku ubiegłym o 35 tys. osób. Ruch ten jednakże doszedł zaledwie do połowy cyfry zanotowanej w roku najlepszej konjunktury (1930). Przewóz osób w roku 1935 wynosił 497.694 pasażerów wobec 462.544 w roku 1934 i 1.002.553 w roku 1930. Udział poszczególnych flag przedstawiał się następująco w roku 1935 (w tys. osób—w nawiasach pierwsza liczba oznacza dane z 1934, druga z 1930): brytyjska 216,5 (205,0—484,7), niemiecka 129,2 (109,9—215,9), francuska 54,1 (42,6—82,3), U. S. A. 45,7 (48,9—65,4), szwedzka 17,4 (16,9—35,2), holenderska 12,8 (10,6—31,9), belgijska 0(3,9—27,6), duńska 4,6 (5,1—20,1), norweska 9,0 (8,3—19,1), polska 7,5 (7,488—12,1), włoska 0,6 (3,6—7,9). Flaga belgijska spowodu przejścia Red Star Line na firmę Arnold Bernstein znikła z wykazu statystycznego.

● LIKWIDACJA DUŃSKIEJ LINJI OKRĘTOWEJ DO AMERYKI.

Po dłuższym okresie niepewności co do możliwości dalszej eksploatacji duńskiej linji okrętowej do Ameryki, oświadczył ostatnio minister Handlu, że projekt udzielenia pożyczki na budowę 2 nowoczesnych statków dla tej linji nie uzyskał poparcia 4 ważniejszych stronnictw oraz komisji finansowej parlamentu i że przeto musiał być porzucony. Ponieważ stary tonaż nie nadaje się już do należytej eksploatacji linji transatlantyckiej—ma być odwołany w dn. 21 lutego r. b. odjazd statku „Fryderyk VIII" do Ameryki, statek ten zaś ma być wystawiony na sprzedaż. Przy tej okazji przypomnieć należy, że wspomniana pożyczka miała być, według projektu, udzielona na budowę dwuch okrętów, tonażem i szybkością bardzo podobnych do M/S „Piłsudski" i M/S „Batory".

● WZROST PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH NA TRANSATLANTYCKICH LINJACH NIEMIECKICH.

Z ostatnich zestawień „Norddeutcher Lloydu" w Bremie wynika, że statki jego odbyły w r. ub. 47 podróży, przewożąc przez Atlantyk 73.051 osób, czyli o 7.775 podróżnych więcej niż w 1934 r. Statki towarzystwa „Hamburg—Amerika Linie" przewiozły 47.066 osób, czyli o 6.835 więcej niż w roku 1934. Z zestawień tych wynika również, że ruch podróżnych w klasie I-ej znacznie wzrósł.

● RUCH W KANALE SUESKIM W R. UB. WYKAZAŁ WZROST.

W r. 1935 przeszło przez kanał Sueski 5,992 statków, czyli o 329 statków, względnie 5,8% więcej niż w 1934 r. Tonaż netto wzrósł w porównaniu z 1934 r. o 3,3% i wyniósł 32,811 tys. ton. Cały wzrost przypada na drugie półrocze, gdyż w ciągu pierwszego półrocza r. ub. ruch był mniejszy niż w analogicznym okresie 1934 r. Z ogólnego tonażu przypada 28,1 miljn. ton. na statki załadowane i 4,7 miljn. ton na statki pod balastem.

● WZROST WSKAŹNIKA FRACHTÓW MORSKICH W 1935 r.

Według obliczeń Izby Żeglugowej Zjednoczonego Królestwa w Londynie, jednolity wskaźnik frachtów morskich w 1935 r. wyniósł 76,28 (r. 1929—100). W r. 1934 wskaźnik ten wynosił 75,83.

● STAN ŚWIATOWEJ FLOTY TANKOWEJ.

Od czasu wojny światowej bardzo ważnym środkiem napędowym do poruszania okrętów stały się oleje mineralne, które wobec nierównomiernego rozmieszczenia na naszym globie muszą być transportowane do ośrodków dużej konsumcji, gdzie brak jest zapasów ropy. Dlatego też stał się bardzo ważnym nowy rodzaj okrętów zwanych statkami tankowemi. Według danych „Lloyd Register" stan floty tankowej na świecie w dn. 1 lipca r. ub. wynosił 8.896 tys. ton rejestrowych brutto. Na poszczególne kraje przypadają następujące ilości tonażu statków tankowych (w tysiącach ton rejestrowych brutto—w nawiasach procent udziału w światowym tonażu floty tankowej): St. Zjednoczone—2.491 (28), W. Byrytanja—2.315 (26), Norwegja—1.565 (18,7), Holandja—366 (4,0), posiadłości W. Brytanji—325 (3,7), Włochy—329 (3,7).

● MOTORYZACJA FLOTY ŚWIATOWEJ.

Modernizacja floty światowej prowadzi do zastąpienia napędu parowego napędem motorowym. Obecnie ilość statków motorowych zaczyna poważnie konkurować ze statkami o napędzie parowym. Ze sprawozdania biura „Veritas" wynika, że w r. 1934/35 było ogółem 9,5 milj. trn. motorowców, z czego prawie 1/3 przypada na W. Brytanję i około 1/5 na Norwegję. Tonaż statków o napędzie motorowym ważniejszych krajów wynosi (w tys. trb.): W. Brytanji 3.077,4, Norwegji 1.853,6, Holandji 822,0, Stan. Zjednocz. 811,1, Japonji 755,8, Niemiec 660,7, Włoch 656,1, Danji 467,3, Szwecji 401,8.

● BUDOWA STATKÓW W ROKU UBIEGŁYM NA ŚWIECIE.

Roczne zestawienie Lloyds Register wskazuje, że w roku 1935 spuszczono na wodę na świecie 649 statków o pojemności 1.302,1 tys. trb., czyli o 334,7 trb. więcej niż w roku 1934 i o 813 tys. trb. więcej, niż w roku 1933. Z ogólnej ilości statków spuszczonych na wodę było 198 parowców o pojemności 477,7 tys. trb., 418 motorowców o pojemności 812,96 tys. trb. i 32 żaglowe o poj. 11,4 tys. trb. Na czele krajów, budujących statki znajduje się Anglja z Irlandją (499 tys. trb. w r. 1935 wobec 460 tys. trb. w roku 1934 i 133 tys. trb. w r. 1933 oraz 1.479 tys. trb. w r. 1930). Budowa statków przez Anglję stanowi w roku ubiegłym 38% ogólnego tonażu budowy statków na świecie. Z ogólnej sumy tonażu statków budowanych w Anglji przypada 12%, czyli 63,8 tys. trb na budowę na obcy rachunek. W innych krajach spuszczono na wodę statków (w tys. trb.): w Niemczech 226,3, Japonji 145,9, w Danji 122,1 Szwecji 105,5, Holandji 57,1, we Francji 42,8, w Stanach Zjednoczonych 32,6, Norwegji 25,7, we Włoszech 22,6.

● KOSZTY BUDOWY WIELKICH TRANSATLANTYKÓW.

Uruchomienie w r. ub. „Normandie" wzbudziło w sferach żeglugowych Hamburga wielkie zainteresowanie, tembardziej, że model „Normandie" był próbowany w hamburskim zakładzie badania statków. W związku z tem wspomina się o kosztach budowy największych okrętów świata, które, jak wskazuje poniższe zestawienie, były budowane znacznie ekonomiczniej niż „Normandie". I tak n. p. „Bremen" kosztował 50 miljonów RM., „Rex"—55 miljn. RM., podczas gdy „Normandie" aż 140 miljonów RM. Różnica jednak w tonażu tych okrętów nie jest tak wielka, jak koszty budowy, pierwsze dwa statki bowiem mają pojemność 51—52 tys. brt., „Normandie" zaś 79 tys. brt. Zaznaczyć należy, że koszty „Queen Mary", która jest mniej więcej tych samych rozmiarów co „Normandie", oblicza się na połowę kosztów budowy transatlantyku francuskiego.

● BUDOWA NOWEGO TRANSATLANTYKU FRANCUSKIEGO.

Na posiedzeniu Komisji Marynarki Handlowej Izby Deputowanych minister Marynarki de Chappedelaine podkreślił konieczność budowy statku transatlantyckiego o pojemności 50.000 ton na miejsce spalonego „Atlantique". Nowozbudowany statek przeznaczony byłby do komunikacji na linji południowo-atlantyckiej. Projektowany okręt byłby gotów w ciągu mniej niż trzech lat. Koszt jego wyniósłby 180 miljonów franków, przyczem całkowite pokrycie stanowić będą sumy, wpłacone przez towarzystwa ubezpieczeń z tytułu strat „Atlantique". Przy budowie nowego transatlantyku znajdzie zatrudnienie przeszło 4.000 robotników w ciągu 2½ lat. Budowa tego statku wchodzi w ramy programu rządowego walki z bezrobociem.

● BUDOWA STATKÓW HANDLOWYCH DLA SOWIETÓW W KŁAJPEDZIE.

Prasa litewska donosi, iż rząd sowiecki prowadzi rokowania ze stocznią Lindenau w Kłajpedzie w sprawie zamówienia kilku statków handlowych. Należy przypomnieć że firma Lindenau już przed kilku laty otrzymała od Sowietów zamówienia.

● UTWORZENIE STREFY WOLNOCŁOWEJ W PORCIE NOWOJORSKIM.

Postanowione utworzenie w porcie nowojorskim strefy wolnocłowej wzbudziło duże zainteresowanie w kołach gospodarczych Stanów Zjednoczonych i spotkało się z powszechnem uznaniem. Koła te podnoszą, że obecnie będzie możliwem gromadzenie większych zapasów surowców południowo-amerykańskich. Gdy będą one znajdować się w strefie wolnocłowej—twierdzą te koła—będą mogły stanowić zabezpieczenie dla pożyczek, zaciąganych przez importerów, co dotąd było niemożliwe. Ułatwione będzie również powiększenie wymiany z Europą, gdyż możliwem będzie sprowadzanie większych partyj towarów bez konieczności niezwłocznego opłacenia cła. Jeśli artykuły te nie znajdą zbytu na rynku amerykańskim, będą mogły być reeksportowane do innych krajów.

● DOCHODY FLOTY HOLENDERSKIEJ.

Według danych Holenderskiego Centralnego Biura Statystycznego dochody floty holenderskiej z transportów pomiędzy portami holenderskiemi i portami obcemi wyniosły w roku 1934, podobnie, jak w 1933—72 miljony florenów. Dochody floty w przeliczeniu na jedną tonnę nieco wzrosły w porównaniu z rokiem poprzednim spowodu przystosowania kosztów eksploatacji do dochodów.

● DOCHODY JAPONJI Z FLOTY.

Nadwyżki dewizowe żeglugi japońskiej w roku 1935 są oceniane na 180 miljonów jen, wobec 157 miljonów jen w roku 1934 i 126 milj. jen w roku 1933. Należy podkreślić, że w ostatnich trzech latach flota japońska pracowała w zmniejszonym składzie, gdyż akcja subwencyjna rządu zachęciła towarzystwa żeglugowe do rozbiórki starych statków, przyczem pobudowano zaledwie połowę rozebranego tonażu.

● KOMUNIKACJA ARKTYCZNA W ROKU UBIEGŁYM.

Przeprowadzona w roku 1935 poraz pierwszy planowa komunikacja arktyczna wyniosła w przeładunku 200 tys. ton towarów. Obrót ten ma być w roku bieżącym zwiększony dzięki przewozom węgla ze Spitzbergu do Murmańska. W czerwcu ma być podjęta komunikacja między Władywostokiem a Murmańskiem w obydwu kierunkach.

● STANY ZJEDNOCZONE MAJĄ BUDOWAĆ DWA NAJWIĘKSZE TRANSATLANTYKI ŚWIATA.

Prasa hamburska podaje szereg ciekawych szczegółów, dotyczących nowych statków amerykańskich, które mają być zbudowane, aby dotrzymać kroku Francji i Anglji na Atlantyku. Wspomina się o dwuch statkach pojemności 100 tys. brt. każdy z pomieszczeniem na 10 tysięcy osób. Statki te długości 375 m., szerokości 43,2 m. i zanurzeniu 11 m., mają płynąć z szybkością 34 węzłów, która będzie mogła osiągnąć nawet przejściowo 38 węzłów (70 km. na godzinę). Statki te mają być zbudowane przez rząd amerykański i oddane do eksploatacji jednemu z towarzystw amerykańskich na 20 lat. Koszty w wysokości 50 miljonów dol. za statek mają się zamortyzować w ciągu 10 lat. Na pokrycie kosztów mają być wypuszczone akcje z tem, że w jednem ręku nie może być więcej niż 5% ogółu akcyj. Akcjonarjusze mogą akcje zamienić na odpowiednią ilość biletów okrętowych.

Na wypadek wojny oba okręty będą oddane rządowi do dyspozycji do celów transportowych. Statek będzie posiadał tylko jedną klasę, przyczem koszty przejazdu wyniosą 50—60 dolarów bez utrzymania. Pasażerowie będą mogli się utrzymywać w specjalnych restauracjach, wydających potrawy po umiarkowanych cenach. Restauracje będą pozatem podzielone na różne kategorje, dające pasażerom utrzymanie od najwykwintniejszego aż do najskromniejszego.

● MOŻLIWOŚCI ROZBICIA KONFERENCJI PÓŁNOCNO-ATLANTYCKIEJ.

W kołach nawigacyjnych wielkie wrażenie zrobiła wiadomość, że wykańczany obecnie w Anglji wielki transatlantyk linji Cunard-White Star „Queen Mary" ma być wciągnięty na listę t. zw. „okrętów kabinowych", t. zn., że za przejazd tym okrętem pobierane będą stosunkowo niskie opłaty. Ponieważ krążą pogłoski, że za przykładem

„Queen Mary" pójdzie przebudowywana obecnie „Normandie" — można się obawiać wojny taryf pasażerskich między poszczególnemi linjami transatlantyckiemi, które — jak wiadomo — obecnie pracują w ramach t. zw. konferencji północno-atlantyckiej, zawierającej umowę co do wysokości stawek przewozowych. Jak wiadomo, ostatnio obraduje w Londynie konferencja przedstawicieli szeregu linij transatlantyckich, która, jak dotąd, nie mogła jeszcze dojść do porozumienia.

Przechodzenie zbytkowych nawet parowców do kategorji „kabinowej" jest bezwątpienia wynikiem kryzysu gospodarczego. Zarządy wielkich towarzystw transatlantyckich nie mogły przytem zamknąć oczu na wielkie powodzenie kabinowych statków, jak „Champlain" i „Lafayette" oraz M/S „Piłsudski", który poszedł jeszcze dalej, bo na czele postawił klasę turystyczną. W ostatniej chwili donoszą, że linja francuska przerobiła na statek kabinowy parowiec „Paris", a linja holenderska włączyła do tej klasy swoje transatlantyki „Veendam", „Volendam" i „Rotterdam".



TABELA RUCHU STATKÓW WEDŁUG BANDER W 1935 R.

RUCH STATKÓW w 1935 r. *(MOVEMENT OF SHIPS in 1935)*

L. p.		Przyszło statków (*ships incoming*)			Wyszło statków (*ships outgoing*)			Suma rubr. 3 i 6 (*Total column 3 & 6*)	% %	Kolejność miejsc (*place occupied*)
		ogółem (*total*)	w tem z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)	ogółem (*total*)	w tem z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)			
		1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Polska (*Poland*)	581	284	612.058	584	502	614.537	1.226.595	13,443	2
2	W. M. Gdańsk (*F. C. of Danzig*)	29	14	16.247	28	23	15.755	32.002	0,351	16
3	Anglja (*Great Britain*)	273	60	476.251	276	218	481.262	957.513	10,494	3
4	Austrja (*Austria*)	1	—	134	1	1	134	268	0,003	28
5	Danja (*Denmark*)	672	338	428.875	666	526	426.542	855.417	9,375	5
6	Egipt (*Egypt*)	2	—	5.387	2	2	5.387	10.774	0,118	20
7	Estonja (*Estonia*)	89	25	37.994	88	71	37.902	75.896	0,832	14
8	Finlandja (*Finland*)	166	70	201.841	165	127	202.138	403.979	4,428	10
9	Francja (*France*)	9	4	25,233	9	7	25.233	50.466	0,553	15
10	Grecja (*Greece*)	82	1	211.406	83	80	213.585	424.991	4,658	9
11	Hiszpanja (*Spaine*)	3	2	7.359	3	2	7.359	14.718	0,161	18
12	Holandja (*Holland*)	112	84	65.064	111	76	64.418	129.482	1,419	11
13	Irlandja (*Ireland*)	1	1	284	—	—	—	284	0,003	27
14	Islandja (*Island*)	2	1	955	2	2	955	1.910	0.021	25
15	Japonja (*Japan*)	1	—	4.266	1	1	4.266	8.532	0,094	21
16	Jugosławja (*Yougoslavia*)	3	—	8.121	2	2	4.916	13,037	0,143	19
17	Litwa (*Lithuania*)	6	1	3.377	6	5	3.377	6.754	0,074	22
18	Łotwa (*Latvia*)	51	12	61.836	50	37	60.783	122.619	1,344	12
19	Niemcy (*Germany*)	739	409	466.264	731	463	459.730	925.994	10,149	4
20	Norwegja (*Norway*)	411	241	370.198	414	285	371.826	742.024	8,132	6
21	Panama (*Panama*)	5	—	735	5	4	735	1.470	0,016	26
22	Rumunja (*Romania*)	21	—	50,195	23	23	55 016	105.211	1,153	13
23	Stany Zjedn. Am. P. (*U. S. A.*)	92	49	289.840	93	54	289.840	579,680	6,353	7
24	Szwecja (*Sweden*)	1.329	399	962.568	1.328	1.152	960.866	1,923.434	21,080	1
25	Turcja (*Turkey*)	1	—	1.476	2	1	1.630	3.106	0,034	24
26	Węgry (*Hungary*)	1	—	2.737	1	1	2.737	5.474	0,060	23
27	Włochy (*Italy*)	87	16	236.713	88	86	240.496	477.209	5,230	8
28	Z. S. R. R. (*U. S. S. R.*)	9	9	11.726	10	2	13.695	25.421	0,279	17
	Razem (*total*)	4.778	2.020	4.559.140	4.772	3.753	4.565.120	9.124.260	100,000	—

Uwagi: a) średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w 1935 roku: 954·2 n. r. t.;

b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie w 1935 roku: 49;

c) średni postój statków w 1935 roku: 54·02 godzin.

TABELA RUCHU PASAŻERÓW.

RUCH PASAŻERÓW W PORCIE GDYŃSKIM W 1935 R.

K r a j	Przyjechało	Wyjechało	Ogółem
Anglja	820	1.519	2.339
Argentyna	8	1	9
Belgja	710	2	712
Brazylja	3	—	3
Danja	1.209	2.439	3.648
Estonja	3	14	17
Finlandja	185	292	477
Francja	75	3.457	3.532
Hiszpanja	1	442	443
Holandja	661	6	667
Litwa	17	5	22
Łotwa	179	2	181
Niemcy	48	2	50
Norwegja	486	485	971
Rumunja	—	480	480
Stany Zjednoczone A. P.	3 222	3 816	7.038
Szwecja	2.050	1.288	3.338
via W. M. Gdańsk	119	109	228
Włochy	690	—	690
Wyspy Kanaryjskie	2	2	4
Z. S. R. R.	—	154	154
Razem	10.488	14.515	25 003

STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA GRUDZIEŃ

I. UWAGI OGÓLNE

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego w m. grudniu 1935 r. wyniósł 648.664,3 ton wobec 763.951,6 ton w m. listopadzie 1935 r. oraz 681.226,7 ton w m. grudniu 1934 r.

Miesiąc sprawozdawczy przynosi spadek obrotów w porównaniu z ub. miesiącem i tym samym miesiącem 1934 r.

Ruch statków w m. grudniu 1935 r. wykazuje analogicznie do obrotów towarowych spadek ilości oraz pojemności statków na wejściu i wyjściu. Przyszło bowiem 428 statków (463) o pojemności 396.844 n. r. t. (425.713 n. r. t.), wyszło zaś 433 statki (443) o pojemności 391.117 n. r. t. (429.873 n. r. t.). W tem statków z ładunkiem przyszło 196 (194), wyszło zaś 308 (357).

Kolejność bander: Szwecja, Polska, Anglja, Norwegja, Niemcy, Danja, Stany Zjedn. Am. P., Finlandja, Grecja i t. d., wykazuje pewne korzystne przegrupowanie u Norwegji z 6-go na 4-e miejsce, oraz Anglji z 4-go na 3-e miejsce, na niekorzyść Niemiec, które z 3-go przesunęły się obecnie na 5-e miejsce.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w grudniu 1935 r. wyniósł 927.2 n. r. t. (910,8 n. r. t.). Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 47 (68). Średni postój statku wyniósł 50,2 godzin (48,6 godzin).

Obroty zamorskie wyniosły w miesiącu sprawozdawczym 641.012,9 ton wobec 729.284,9 ton w m. listopadzie 1935 r. oraz 672.432,1 ton w m. grudniu 1934 r. Ostatni miesiąc 1935 roku wykazuje 13,7 %-owy spadek w porównaniu z ub. mies. listopadem 1935 r. oraz nieznaczny 4,6%-owy spadek w stosunku do m. grudnia 1934 r. Na uzyskanie ogólnej sumy obrotów zamorskich złożył się przywóz zam.—149.278,9 ton oraz wywóz zamorski—491.734 ton. Przywóz zamorski w m. sprawozdawczym (149.278,9 ton) jest rekordowym importem w okresie całego 1935 roku. Poprzedni rekordowy import miał miejsce w miesiącu marcu 1935 r. (138.588,6 ton). W porównaniu z importem ub. mies. listopada b.r. (111.435,6 ton) miesiąc sprawozdawczy wykazuje wzrost 33,9% oraz w stosunku do mies. grudnia 1934 — wzrost 63,3.% Nawet w porównaniu z ubiegłym rekordowym importem w m. marcu 1935 r. import w m. grudniu 1935 r. wykazuje 7,7%-owy wzrost.—Wzrost importu wywołały przedewszystkiem pozycje: owoców świeżych — 12.409 ton (4712 ton), fosforytów—21.950 t. (6502, t.), tłuszczów zwierz. surowych—1898 t. (1610 t.), garbników—1446 t. (989 t.), skór—2509 t. (1826 t.), wełny i odpadków—2646 t. (1190 t.), bawełny i odpadków—13166 t. (10008 t.) oraz złomu—48.684 t. (25.386 t.). Uległy zmniejszeniu natomiast pozycje: nasion oleistych różnych—5345 t. (6240 t.), rud różnych i wypałków pirytowych—12.673 t. (25.588 t.) oraz papieru—1034 t. (1651 t.).

Wywóz zamorski w m. grudniu 1935 r. (491.734 ton) wykazuje spadek w porównaniu z ub. m. listopadem (617.849,3 ton) oraz m. grudniem 1934 r. (581.036,5 t.). Spadek w porównaniu z ub. miesiącem wyniósł 20,4% oraz w stosunku do m. grudnia 1934 r. —15,3 %. Miesiąc sprawozdawczy w przeciwieństwie do importu jest jednym z najniższych wśród całego 1935 roku. Spadek wywozu spowodowały przedewszystkiem pozycje: węgla eksportowego — 372.416 t. (485.295 t.), węgla bunkrowego—33.609 t. (44.344 t.), mąki pastewnej—1689 t. (3020 t.), cukru— 6.010 t. (12700 t.), makuchów—4655 t. (5222 t.), celulozy—1300 t. (2077 t.), wyrobów żelaznych i metalowych—3371 t. (4926 t.), rur żeliwnych, żelaznych i stalowych—1650 t. (3.480 t.) oraz cynku—730 t. (858 t.). Wzrosły natomiast pozycje: słodu—1988 t. (1563 t.), koksu—16.015 t. (7920 t.), soli potasowej—2092 t. (411 t.) oraz drzewa tartego—19.069 t. (11.055 t.).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wykazuje spadek z 3.623,8 t. (w listopadzie) na 2420,5 t. (w grudniu), w tem przywieziono: mąki—54 t., krochmalu—45 t., ryb z połowów własnych—1.300 t., śledzi—160 t. oraz wyrobów z drzewa—45 t., wywieziono zaś: nasion oleistych—670 t., ryżu—32 t., art. chemicznych—35 t., skór—28 t., oraz siarki—15 t.

Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną wykazuje b. poważny spadek z 31.042,9 t. (w listopadzie) na 5.230,9 t. (w grudniu 1935 r.)— w tem przywieziono: cukru—2310 t., mąki pastewnej—341 t., mąki—321 t., krochmalu—185 t., sody—141 t., papieru—51 t., oraz wyrobów żelaznych i metalowych—42 t. Wywieziono zaś: ryżu—673 t., nasion—253 t., żywicy—158 t., tłuszczy i olejów rośl.—159 t., garbników—147 t., papieru—79 t., kauczuku—44 t., kawy, kakao i herbaty—36 t., oraz ryb i konserw—19 t.. Spadek tych obrotów wywołał przedewszystkiem cukier. Ruch pasażerów nadal bardzo słaby. Przyjechało bowiem 378 osób (441), wyjechało zaś 789 osób (1011).

II. OBRÓT TOWARÓW *(GOODS TURNOVER)* TON

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Grudzień *Dezember*	Listopad *November*	Od początku roku *January-Dezember*
Cały przywóz	**149 278·9**	**111 435·6**	**1 111 844.3**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**20 192·1**	**15 299·2**	**198 881·6**
w tem m. in.:			
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)* . . .	5 344·7	6 240·—	46 486·4
30/12. Ryż surowy *(rice)* .	16·5	250·2	53 089·2
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	12 408·9	5 454·4	74 148·1
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)* . .	152·7	278·4	918·2
76. Kawa *(coffee)*	133·6	23·7	3 197·1
78. Herbata *(tea)*	135·8	101·1	1 125·7
80. Kakao *(cocoa)*	202·7	1 131·5	7 293·5
81-82. Korzenie *(spices)* . .	137·1	151·5	1 293·1
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	**1 859·8**	**5 802·5**	**29 573·5**
116-117. Śledzie	1 765·6	5 738·2	28 108·2
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**18 643·9**	**26 281·3**	**148 701·—**
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn, pyrites)*	12 673·2	25 588·4	115 668·9
177/1c. Piryty (*pyrites*) . . .	5 059·8	—	19 065·9
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	**3 131·7**	**2 795·5**	**19 203·1**
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	777·—	241·5	4 041·1
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	1 898·3	1 610·1	11 441·5
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**1 489·3**	**934·3**	**8 589·2**
287. Makuchy *(oil cake)* . .	1 204·5	153·8	1 662·4
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	1·6	616·7	6 643·1
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**27 136·8**	**11 762·8**	**133 479·3**
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	1 445·6	983·9	12 360·3
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	21 950·1	6 502·4	62 006·3
477. Żużle Thomasa *(Thomes slag)*	—	—	29 951·1
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	2 850·—	2 850·—	17 943·6
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**2 531·9**	**1 855·9**	**30 552·9**
492-513. Skóry *(hides and skins)*	2 508·8	18 259·8	30 077·1
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**19 126·1**	**14 163·5**	**135 938·9**
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)* . .	2 645·9	1 190·3	24 272·4
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)* . .	13 165·8	10 008·1	85 078.1
624. Juta *(jute)*	2 323·4	2 095·2	15 262.1
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materjałów *(ruber & rubber goods)*	**529·8**	**908.1**	**5 343·—**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood produkcts & baskets wares)*	**413·5**	**444·—**	**2 020·3**
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**2 279·9**	**2 375·7**	**25 595·5**
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)*	1 034·4	1 651·2	16 654·3
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	1 185·6	600·—	7 347·1
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	**67·9**	**13·1**	**937·3**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	**50 251·2**	**27 783·8**	**359 837·6**
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	48 684·—	25 386·	338 950·9
977. Miedź *(copper)* . . .	677·6	858·5	10 865·8
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	**908·3**	**289·6**	**4 569·4**
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	**655·**	**647·9**	**7 984·—**
XVI. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	**14.2**	**18·1**	**186·6**
XVII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	**47·5**	**60·3**	**451·1**

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Grudzień *Dezember*	Listopad *November*	Od początku roku *January-Dezember*
Cały wywóz	491 734·—	617 849·3	6 362 599·5
I. Wytwory pochodzenia roślinnego	5 522·4	7 839·5	75 626·2
(agricultural products)			
2. Żyto *(rye)*	—	—	23 859·4
9-16. Strączkowe *(suliguose)*	47·—	79·3	220·4
27/1-2. Mąka	—	127.7	1 511·7
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	1 839·5	3 164·9	18 943·2
35. Słód *(malt)*	1 987·9	1 563·2	17 105·3
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego	2 198·6	4 861·9	51 495·9
(live animal & animal products)			
121/3a Bekony *(bacon)* . .	1 364.3	1 691·5	21 096·7
125. Jaja *(eggs)*	265.3	1 684·7	20 565·1
127. Masło *(butter)* . . .	28·7	982·6	5 649·7
III. Wytwory pochodzenia mineralnego	423 724·8	538 450·7	5 595 735·7
(mineral products)			
154. Cement *(cement)* . . .	969·9	261·1	8 116·7
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	50·—	207·7	1 334·—
180. Węgiel kamienny *(coal)*	372 415·9	485 295·1	5 021 050·9
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	33 603·7	44 343·5	365 621·6
182. Koks *(coke)*	16 015·—	7 920·—	199 008·7
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)* . . .	5·—	5·5	77·5
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych	160·6	287·6	3 961·6
(wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)			
V. Przetwory spożywcze, tytoń	11 817·6	19 885·2	151 814·9
(foodstuffs, tobacco)			
259-260. Cukier *(sugar)* . .	6 010·4	12 699·8	103 791·9
287 Makuchy *(oil cake)* . .	4 653·3	5 222·3	23 510·4
288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)*	—	—	2 353·1
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby	9 277·—	11 364·1	56 208·6
(chemicals, pharmaceutic products, paints)			
299/18. Soda *(soda)* . . .	527·1	965·6	9 706·—
300/4, 481-485. Nawozy azotowe *(nitrates)*	5 430·—	8 957·—	27 947·9
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	2 092·1	411·2	7 656·2
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane	84·3	114·9	1 314·9
(hides furs, leather goods)			

Poz. tar. cel.	Grudzień *Dezember*	Listopad *November*	Od początku roku *January-Dezember*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich	970·3	976·7	11 555·7
(raw textile materials and fabrics)			
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	459·—	525·1	6 446·6
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materjałów	7·6	3·7	230·2
(rubber, its substitutes and rubber goods)			
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie	21 606·2	13 461·—	229 157·2
(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)			
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	48·8	—	10 831·6
749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber)*	19 069·3	11 054·7	192 323·6
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—	—
757/3. Klepki *(staves)* . . .	190·4	—	1 103.1
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)* . .	1 372·2	1 344·8	16 574.5
XI. Papier i wyroby z niego	2 348·9	3 314·6	22 459·7
(paper & paper wares)			
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)* . . .	888·6	1 077·5	10 602·5
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	1 300·1	2 077·4	9 572·7
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane	34·8	107·9	993·3
(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)			
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	13 839·6	16 965·6	160 255·9
925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981. Metale różne *(various metals)*	7 513·—	7 367·2	59 975·8
932/1 Szyny kolejowe *(rails)*	16·3	—	16·3
937-938, 955. Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)*	1 650·4	3 479·8	31.656·7
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)* . .	1 288·7	1 113·6	20 207·5
XIV XVI. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny środki transportowe, instrumenty muzyczne *(machinery, apparatus, electrical material, motorcars, musical instruments)*	90·—	140·—	1 139.—
XVII XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry non specified goods)*	51·3	77·9	650·7

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

grudzień *(Dezember)* . . . . . . 1935 — 641.012·9
listopad *(November)* . . . . . . 1935 — 729.284·9
grudzień *(Dezember)* . . . . . . 1934 — 672.432·1
od pocz. roku *(January — Dezember)* . 1935 — 7.474.443·8
od pocz. roku „ „ . 1934 — 7.191.912·9

2. OBROT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM *(coastal traffic Danzig included)*

Poz. tar. cel.		Grudzień *Dezember*	Listopad *November*	Od początku roku *January-Dezember*
	Przywóz *(imports)*	1 617·1	2 191·2	10 917·8
24/26	— **Nasiona oleiste** . . *(oil seeds)*	—	—	—
30/1—2	— **Ryż** *(rice)* . . .	—	—	500·—
31, 32	— **Krochmale** *(starch)*	45·—	20.—	65·—
27/3—32	— **Maka pastewna** .	54·—	478·4	1 159 8
40—50	— **Warzywa** . . . . *(vegetables)*	—	—	2·5
53—58, 60—64	— **Owoce świeże** . .	—	—	16.—
59, 61-63, 66	— **Owoce suszone** . . *(dried fruits)*	—	—	1·2
69—72	— **Orzechy i migdały** *(nuts and almonds)*	—	—	2·—
76	— **Kawa** *(coffee)* . .	—	—	61·3
78—79	— **Herbata** *(tea)* . .	—	—	8·1
80	— **Kakao** *(cocoa)* . .	—	—	—
81—82	— **Korzenie** *(spices)* .	—	—	1·5
95—97	— **Żywica** *(resin)* . .	—	—	18·8
116	— **Ryby połowy włas.** *(fishe)*	1 300·—	490·—	6 062·7
117	— **Śledzie** *(herrings)* .	160·—	—	184·2
134/1—3	— **Szczecina** *bristle)* .	—	—	4·5
198—199	— **Asfalt** *(asphalt* . .	—	—	28 9
215—218	— **Tłuszcze zwierz. sur.** *(animal origin)*	—	24·8	32·1
259—260	— **Cukier**	—	1033·2	1 301·9
205—214	— **Tłuszcze i oleje roślinne**	—	—	66.—
295—491	— **Przetwory chemicz.** *(chemicals)*	—	1·1	24 5
299/18	— **Soda** *(soda)* . .	—	—	—
424—428	— **Garbniki** . . .	—	19·6	296·8
429—454	— **Artykuły kosmet.** . *(cosmetics)*	—	—	0·8
492—515	— **Skóry** . . . . . *(skins and hides)*	0·1	27·—	27·1
606, 609	— **Bawełna i odpadki** *(cotton & cotton odds)*	—	—	103·3
719	— **Szmaty** *(rags)* . .	—	—	—
720—724	— **Kauczuk** *(rubber)* .	—	17·5	17·5
725—746	— **Wyroby gumowe** . *(rubber goods)*	—	—	0·2
749—751,753	— **Drzewo tarte** . . *(sawed timber)*	—	—	563·—
757, 778	— **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	44·9	65 7	189 9
742—803	— **Papier** *(paper)* . .	—	—	40·—
896—927	— **Szkło** *(glass)* . .	1·1	—	5.2
925—981	— **Metale różne** . . *(various metals)*	—	—	13·—
930—966	— **Wyr. żel. i metal.** *(iron and steel goods)*	6·8	13·9	10·—
	— **Różne** *(various)* . .	5·2	—	16·—
	Wywóz *(exports)*	803·4	1432 6	18 123·3
23	— **Pestki drzew owocowych** *(fruits stones)*	—	0·5	35·7
24—26	— **Nasiona oleiste różne** *(various oil seeds)*	670.4	—	1 456·7
131, 32	— **Krochmale** *(starch)*	—	10·—	10·—
27/3—32	— **Mąka pastewna** . . *(flour)*	—	—	11·6
30 1—2	— **Ryż wyłuszczony** . *(husked rice)*	32·2	37·2	7 092·—
40—50	— **Warzywa** *(greens)* .	—	—	37·5
53—58, 60—64	**Owoce świeże** . . *(fresh fruit)*	—	—	142·3

Poz. tar. cel.		Grudzień *Dezember*	Listopad *November*	Od początku roku *January-Dezember*
59, 61—63, 66	— **Owoce suszone** . *(dried fruit)*	7 9	73 7	215·7
67, 68	— **Konserwy owocowe** *(fruit preserves)*	—	—	37·6
69, 72	— **Orzechy i migdały** *(nut & almonds)*	—	—	5·9
76	— **Kawa** *(coffee)* . .	—	—	93·4
78	— **Herbata** *(tea)* . .	—	—	7·3
	Kakao *(cocoa)* . .	1·—	2·4	482·4
81, 82	— **Korzenie** *(spices)* .	3·—	—	22 2
95—97	— **Żywica** *(resin)* . .	5·7	—	795.6
104/1,3	— **Trawa morska, trzcina** . . . . *(sea grass, seed)*	—	—	11.9
117	— **Śledzie** *(herrings)* .	—	34·4	284·—
137/2—3	— **Jelita** *(casings)* .	—	—	119 8
142—143	— **Gąbki i muszle** . *(sponges and shells)*	—	—	7·1
200/8	— **Wazelina** *(vaseline)*	—	0·8	40·6
205—214	— **Tłuszcze i oleje roślinne** . . . *(Fats & oils vegetable origin)*	—	36·—	463·1
148—162	— **Kamienie** *(stones)* .	—	—	32·—
156/1—2	— **Talk** *(talc)* . . .	—	10·4	19·6
197, 200	— **Oleje** *(oils)* . . .	—	—	20·2
198, 199	— **Asfalt** *(asphalt)* . .	—	60·2	81·1
203—204	— **Wosk** *(wax* . . .	—	—	19.7
215—218	— **Tłuszcze zwierzęce surowe** . . . . *(raw fats of animal origin)*	—	—	1.140·8
216	— **Tran** *(cod-liver-oil)*	—	25·4	111·4
254—256	— **Ryby** *(fish)* . .	—	—	4.—
293 294/1,2,3,6,	**Tytoń** *(tobaco)* . .	—	30·6	30·6
295/6	— **Siarka** *(sulphur)* .	15·—	—	125·3
295—491	— **Przetwory chemiczne** *(chemicals)* .	35·1	—	208·3
299/18	— **Soda** *(soda)* . . .	—	—	43.3
405—425	— **Farby** *(paints)* . .	—	—	41·3
404	— **Sadze** *(soot)* . . .	—	—	44·4
424—428	— **Garbniki**	5·—	980·4	2 141·—
481—485	— **Nawozy azotowe** . *(nitrates)*	—	—	—
492—513	— **Skóry** *(skins)* . .	27·9	5·—	953·6
589/1. 2, 592	— **Wełna** *(wool)* . .	—	—	721 3
597—622	— **Tkaniny** *(textiles)* .	—	108·5	109·7
625, 626	— **Sizal** *(sisal)* . . .	—	—	21·2
720—724	— **Kauczuk** *(rubber)* .	—	10·7	106·4
757—778	— **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	—	6·4	36 7
779	— **Korek i wyr. z korka**	—	—	52·8
794, 795	— **Celuloza** *(cellulose)*	—	—	27·2
792- 803 809—819,826	— **Papier i obcinki papierowe** . . . *(paper and paper weste)*	—	—	81·6
925—981	— **Metale różne** . . . *(various metals)*	—	—	104·9
930—965	— **Wyroby żel. i metal.** *(iron ware & steel ware)*	—	—	51·8
997	— **Mleaż**	—	—	229·1
1037—1092	— **Maszyny, aparaty i części** . . . . *(machinery)*	—	—	1·7
	— **Różne** *(various)* .	0·2	—	189·4
	Przywóz i wywóz razem	2 420·5	3 623·8	29.041·1

3. OBROT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ *(river traffic)*

Poz. tar. cel.		Grudzień *Dezember*	Listopad *November*	Od początku roku *January-Dezember*
	Przywóz *(imports)*	3.451·2	25 503·5	83 898·6
1-4	— **Zboże** . . . . . *(grain)*	—	—	288·2

Poz. tar. cel.		Grudzień *Dezember*	Listopad *November*	Od początku roku *January-Dezember*
17, 23, 25	— **Nasiona** . . . . *(seeds various)*	0·8	1.9	57·8
24—26	— **Nasiona oleiste różne** . . . . . *(various oil seeds)*	—	—	10·1
31, 32	**Krochmale** *(starch)*	185·—	424·9	660·—

Poz. tar. cel.		Grudzień *Dezember*	Listopad *November*	Od początku roku *January-Dezember*
27/1—3	— **Mąka**	321.—	723·—	3·242·2
27/3—32	— **Mąka pastewna** *(flour)*	340 8	305 4	1.050·7
35	— **Słód** *malt)* . . .	—	150·—	150·—
40—50	— **Warzywa** . . . . *(vegetables)*	0·8	10·1	116 3
53, 58, 60—64	— **Owoce świeże** . . *(fresh fruit)*	—	3·8	61·4
59, 61—63, 66	**Owoce suszone** . *dried fruit*	1 3	3·8	31·5
67, 68	— **Konserwy owocowe** *(fruit preserves)*	—	0·9	12.3
76	— **Kawa** *(coffee)* . .	–	2.5	8·9
77	— **Cykorja** *(succory)* .	1·4	—	4·4
78	— **Herbata** *(tea)* . .	—	—	0·5
80	— **Kakao** . . . . . *(cocoa)*	—	—	2·4
81, 82	— **Korzenie** . . . . *(spices)*	0·4	–	9·4
95, 97	— **Żywica** . . . . . *(resin)*	—	–	5·8
121/26	— **Ptactwo bite** . . *(poultry)*	—	–	3·6
125	— **Jaja** . . . . . . *(eggs)*	—	0·8	8·3
127—200	— **Oleje** . . . . . *(oils)*	0·9	1·5	27 6
128/1—4	— **Ser** . . . . . . *(cheese)*	—	—	1·—
131	— **Pierze** . . . . . *(feather)*	—	—	6 7
137/2a, b	— **Jelita** . . . . . *(casings)*	—	0·2	25·8
205—214	— **Tłuszcze i oleje roślinne** . . . . *(Fats & oils of vegetable origin.)*	3·2	0·4	23 3
215, 217, 218	— **Tłuszcze zwierz. surowe** . . . . *(raw fats of animal origin)*	0·3	—	7·2
228	— **Makaron** . . . . *(macaroni)*	—	2·1	29·5
243/1, 2	— **Konserwy mięsne** *(meat preserves)*	—	—	6 3
254, 256	**Ryby i konserwy rybne** *(fishes)* .	—	—	4·7
259, 260	— **Cukier** *(sugar)* . .	2 309·7	22 206·9	67 665·6
272, 273, 276, 278	— **Napoje alkoholowe** *(spirits)*	7·8	27·3	426·1
280—282	— **Wina** *(wine)* . . .	0·1	1·—	31·—
292/2	**Pasza**	—	—	398·8
295—491	— **Przetwory chemiczne** . . . . *(chemicals)*	2·—	5·—	107·1
299/18	— **Soda** . . . . *(soda)*	141 4	1 367 9	6 334.2
411/2	— **Biel cynkowa** . . *(zinc white)*	—	—	0·3
429—454	— **Artykuły kosmetyczne** . . . . *(cosmetics)*	8 8	5·3	174·5
466—470	— **Klej i żelatyna** . . *(glue and gelatine)*	—	0 9	2·3
492—513	— **Skóry** . . . . . *(skins)*	0·2	1·1	27·—
534—559	— **Wyroby skórzane** . *(Leather goods)*	0 1	0.3	5·7
757—778	— **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	—	6·3	70·1
563—622	— **Tkaniny** . . . . *(textile fabrics)*	0·4	15·5	258 1
589/1, 2 592	— **Wełna** . . . . . *(wool)*	—	—	1 2
606/1, 2 a b	— **Odpadki bawełny** . *(cotton waste)*	—	—	5·9
646—648	— **Sznury** . . . . . *(ropes)*	0·3	6.4	17·6
720, 724	— **Kauczuk**	—	—	61·—
725—746	— **Wyroby gumowe** *(rubber goods)*	1·9	2·1	39·2
752	— **Podkłady kolejowe** *(sleepers)*	—	–	75·—
776	— **Meble** . . . . . *(bentwood furniture)*	0·1	3·3	61.5

Poz tar. cel.		Grudzień *Dezember*	Listopad *November*	Od początku roku *January-Dezember*
779—787	— **Korek, wyr. z korka** *(cork wood and cork goods)*	—	—	—
792, 803, 809, 826	— **Papier** *(paper)*	50·6	50·7	335.1
836—847	**Książki i broszury** *(books)*	—	0·9	8·2
862—887	— **Wyroby ceram.** . . *(ceramic products)*	7·5	6 4	65·-
896—927	— **Szkło i wyroby** . . *(glass and glass ware)*	2·6	4·2	111·6
930—965	— **Wyr. stal. i metal.** *(iron & steel goods)*	41·8	147·8	1 393·8
968	— **Cynk** . . . . . *(zinc)*	—	—	58·5
	— **Różne** . . . . . *(various*	20·—	12·9	308·3
	Wywóz *(exports)*	**1779·7**	**5 539·4**	**47 652 6**
7	— **Kukurydza** . . . *(maize)*	—	–	13·3
23	— **Pestki drzew owocowych** . . . . *(fruit stones)*	—	5·8	15·8
24—26	— **Nasiona oleiste** . . *(oil seeds)*	252 9	72·4	966·9
17, 23, 25	— **Nasiona** . . . . *(seeds various)*	—	3·2	158 1
24/1—3	— **Mąka** . . . . . *(flour)*	14·9	—	105·6
28	— **Kasza** . . . . . *(grits)*	7·—	0·6	42 2
30	— **Ryż wyłuszczony** . *(husked rice)*	673·—	2.009·—	14 398 6
31	— **Krochmal** . . . . *(starch)*	—	—	61·1
53, 58, 60—64	— **Owoce świeże** . . *(fresh fruit)*	33·3	140 9	2 930·2
59, 61—63, 66	— **Owoce suszone** . . *(dried fruit)*	27·–	204·7	1 635·1
62—72	— **Orzechy i migdały** *(nuts and almonds)*	3.3	5·2	53·8
67, 68	— **Konserwy owocowe** . . . . . *(fruit preserves)*	1·1	9·2	61·9
76	— **Kawa** *(coffee)* . .	0·9	10·4	280·3
78	— **Herbata** *(tea)* . .	2 1	26·8	172 6
80	— **Kakao** *(cocoa)* .	32 8	159 8	1 649·9
81—82	— **Korzenie** *(spices)* .	1·3	16·5	169 2
95, 97	— **Żywica** *(resin)* . .	158·2	602.5	2 198 3
104	— **Trawy morskie, trzcina** . . . . *(sea grass, reed)*	—	0·6	29·8
117	— **Śledzie** *(herrings)* .	—	157·—	534·5
127—200	— **Oleje** *(oils)* . . .	—	63·—	204 7
128/1—4	— **Sery** *(chese)* . . .	–	—	—
129/1—5	— **Kazeina** . . . . *(caseine)*	—	1·1	4·—
137/2a, b	— **Jelita** . . . . . *(casings)*	—	8·7	241·8
143/1—3	— **Muszle** *(shells)* . .	—	–	1·5
148	— **Kamienie** *(stones)* .	1·—	46·6	87·9
154	— **Cement** *(cement)* .	—	–	0 4
156/1—2	**Talk** *(talc)* . . .	—	—	15·5
161	**Minerały zawier. bor** *(minerals bor)*	—	—	61·2
169 1—2	**Azbest** *(asbestos)* .	—	—	10·—
170	— **Art. szlifierskie** . *(grinding materials)*	—	2·2	81 2
177	**Rudy rożne** . . . *(various ores)*	—	–	67·9
180	**Węgiel antracytowy** *(coal)*	—	—	250·—
198—199	**Asfalt** *(asphalt* . .	—	4·8	44 9
200/8, a, b, c	— **Wazelina** *(vaseline)*	—	3 9	40 4
203—204	— **Wosk** *(wax)* . . .	—	6·4	37·
205, 214	— **Tłuszcze i oleje roślinne** . . . . . *(vegetable oils and fats)*	158·9	275·3	2 034·5
213/1—3	— **Pokost** *(varnish)* .	—	2·1	15·9
215, 217—218	— **Tłuszcze zwierz. sur.** *(raw fats)*	19·4	354·9	3 147 2

Poz. tar. cel.	Grudzień *Dezember*	Listopad *November*	Od początku roku *January Dezember*
216 — **Tran** *(whale oil)*	17·2	100·9	197·7
219 **Stearyna** *(stearin)*	30.5	—	30·5
254, 256 — **Ryby i konserwy rybne** *(fish)*	18·9	17·5	133·5
259—260 — **Cukier** *(sugar)*	—	—	—
272—273, 276, 278 — **Nap. alkoh.** *(alcohols)*	—	0·6	6·4
286, 287 — **Otręby i makuchy** *(bran & oil cokes)*	—	—	34·—
295/6 — **Siarka** *(sulphur)*	2·5	26·3	263·8
295—491 z wyj. osobno wym. — **Przetwory chemiczne** *(chemicals)*	4·5	49·3	785·1
299/18 — **Soda** *(soda)*	—	7·9	76·9
408 — **Sadze** *(soot)*	—	11·8	40·3
405, 407, 409 412, 418, 420 423 — **Farby** *(paints)*	—	31·9	114·9
424—427 — **Garbniki** *(tanning extracts)*	146·8	379·5	1 710·7
429, 450—454 — **Artykuły kosmetyczne** *(cosmetics)*	—	—	18·2
466, 470 — **Klej i żelatyna** *(glue and gelatine)*	—	—	9·1
487 — **Celuloid** *(celluloid)*	—	16·1	97·—
492, 513 — **Skóry** *(skins)*	14·2	127·3	3 182·2
589/1, 2 592 — **Wełna** *(wool)*	—	51·1	3 641·9
597, 605, 613 622 — **Tkaniny** *(textiles)*	—	1.1	22·3
606, 609 — **Bawełna** *(cotton)*	—	1·—	63·6
623 — **Len i konopie** *(flax and hemp)*	—	—	0·2
625—626 — **Sisal** *(sizal)*	5.1	8.—	159·3
646—648 — **Sznury** *(ropes)*	—	4·5	81·9

Poz. tar. cel.	Grudzień *Dezember*	Listopad *November*	Od początku roku *January Dezember*
720, 724 — **Kauczuk** *(rubber)*	44·4	96·2	962·7
725, 746 — **Wyroby gumowe** *(rubber goods)*	—	4·3	58·—
750 — **Drzewo egzotyczne** *(exotic wood)*	—	—	38·8
757, 778 — **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	1·6	6·5	80·4
779 — **Korek, wyroby z korka** *(cork goods)*	—	—	14·2
792, 803, 809 826 — **Papier** *(paper)*	79·4	95·7	478·7
794/1, 2 795 — **Celuloza** *(cellulose)*	—	—	15·7
807—808 — **Fibra** *(fibre)*	1·1	—	28·9
862—887 — **Wyroby ceramiczne** *(ceramic goods)*	0·2	—	26·8
896—927 — **Szkło i wyroby** *(glass and glass ware)*	—	1·6	5·5
925—981 — **Metale różne** *(various metals)*	—	25·4	172·4
927 — **Żelastwo** *złom)* *(scrap iron)*	—	—	24·3
930—965 — **Wyroby stal. i żelazne** *(hardware*	20.3	35·1	309·1
966/1—4 — **Cyna** *(tin)*	—	7·6	153·8
977 — **Miedź** *(copper)*	—	224·7	2 415·8
1037, 1098 — **Masz. apar. i części** *(machinery apparatus parts)*	—	0·2	248·2
1099—1132 — **Mat. elektrotechn.** *(electric products)*	—	—	3·3
— **Różne** *(various)*	5·9	13·7	123·2
Przywóz i wywóz razem *(total exports and imports)*	**5 230·9**	**31 042·9**	**131.551·2**

4. OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY *(general goods turnover)*

grudzień *(Dezember)*	1935 —	648.644·3
listopad *(November)*	1935 —	763.951·6
grudzień *(Dezember)*	1934 —	681.226·7
od początku roku *(Janury-Dezember)*.	1935 —	7.635.036·1
od początku roku	1934 —	7.319.969·5

III. RUCH STATKÓW *(MOVEMENT OF SHIPS)*

	Przyszło statków *(ships incoming)*			Wyszło statków *(ships outgoing)*			Suma rubr. 3 i 6	Kolejne miejsce *(place occupied)*
	ogółem *(total)*	w tem z ład. *(loaded)*	o ogól. poj. *(n. r. t.)*	ogółem *(total)*	w tem z ład. *(loaded)*	o ogól. poj. *(n. r. t.)*		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska *(Poland)*	49	26	50.802	48	37	50.526	101.328	2
W. M. Gdańsk *(F. C. of Danzig)*	4	—	2.715	4	4	2.715	5.430	16
Anglja *(Great Britain)*	23	6	41.570	27	19	46.440	88.010	3
Danja *(Denmark)*	61	41	36.453	62	44	33.643	70.096	6
Estonja *(Estonia)*	11	5	3.487	9	5	3.064	6.551	15
Finlandja *(Finland)*	15	6	17.975	17	13	19.344	37.319	8
Grecja *(Greece)*	2	—	4.988	4	3	11.281	16.269	9
Holandja *(Holland)*	10	7	5.301	13	10	7.063	12.364	11
Jugosławja *(Jougoslavia)*	1	—	3.205	—	—	—	3.205	17
Łotwa *(Latvia)*	7	2	6.602	5	3	5.030	11.632	12
Niemcy *(Germany)*	66	41	43.575	64	34	37.010	80.585	5
Norwegja *(Norway)*	37	20	41.821	36	24	41.440	83.261	4
Rumunja *(Romania)*	2	—	4.509	2	2	4.509	9.018	13
Stany Zjedn. A. P. (U. S. A.)	9	6	29.271	9	5	29.271	58.542	7
Szwecja *(Sweden)*	125	33	91.651	128	103	89.594	181.245	1
Włochy *(Italy)*	3	—	8.828	2	2	6.096	14.924	10
Z. S. R. R. *(U. S. S. R.)*	3	3	4.091	3	—	4.091	8 182	14
Razem *(total)*	**428**	**196**	**396.844**	**433**	**308**	**391.117**	**787.961**	—
Miesiąc poprzedni *(previous month)*	463	194	425.713	443	357	429.873	855.586	—
Ten sam mies. 1934 r. *(Dezember 1934)*	*379*	*135*	*342 321*	*394*	*335*	*356 060*	*698.381*	—
Od pocz. r. 1935 *(since beginning of 1935)*	4.778	2.020	4.559.140	4.772	3.754	4.565.122	9.124.262	—
Od pocz. r. 1934 *(since beginning of 1934*	4.592	1.894	4.142.142	4.597	3.682	4.153 564	8.295.696	—

Uwagi: a) średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w grudniu 1935 r. 927,2 n. r. t.; b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 47; c) średni postój statków w porcie: 50,2 godzin.

IV. POLSKIE POŁOWY MORSKIE W GRUDNIU 1935 R.

w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego w kg

Gatunki ryb	Połowy bałtyckie: Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski Zatoki	Połowy dalsze	Połowy dalekomorskie	Razem
Łososie	1600	—	—	—	—	—	—	1.600
Troć	—	—	50	—	920	—	—	970
Płastugi: a) Stornia	1230	1590	3900	950	910	400	—	8.980
d) Skarp	—	—	20	—	—	—	—	20
Śledzie	58390	17400	44600	2600	2750	—	235200	360.940
Szproty	1251000	670900	454800	36000	9200	—	—	2.421.900
Wątłusze	110520	12650	9650	7600	10600	23500	—	74.520
Sieja	—	—	100	—	120	—	—	220
Szczupaki	—	—	450	—	460	—	—	910
Płotki	—	—	400	—	650	—	—	1.050
Certy	1160	—	—	—	300	—	—	1.460
Razem grudzień	**1.323.900**	**702 540**	**513 970**	**47 150**	**25.910**	**23.900**	**235.200**	**2.872 570**
Miesiąc ubiegły	858.680	167.080	164.280	32.420	10.340	17.500	—	1.250.300
Razem od początku roku	5.993.200	3,771.750	2,271.540	187.410	339 700	311.230	1.976.200	14,851.030*

*) Do ogólnej liczby należy doliczyć połowy śledzi dalekomorskich za miesiące: październik — 1,288.100 kg i listopad — 976.700 kg razem 2,264.800 kg. Ogółem więc połowy ryb morskich za 1935 r. wynoszą: 17,115.830 kg.

V. RUCH PASAŻERÓW *(PASSENGER TRAFFIC)*

RUCH ZAMORSKI (*Oversea traffic*)

	Przyjechało (*passengers incoming*) — Grudzień (*Dezember*) I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Listopad (*November*) Razem (total)	Wyjechało (*passengers outgoing*) — Grudzień (*Dezember*) I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Listopad (*November*) Razem (total)
Anglja	**27**	**17**	**45**	**89**	**37**	**5**	**8**	**10**	**23**	**149**
Hull	—	4	—	4	5	—	2	1	3	3
Londyn	27	13	45	85	32	5	6	9	20	146
Belgja	**12**	—	**16**	**23**	**13**	—	—	—	—	—
Antwerpja	12	—	16	23	13	—	—	—	—	—
Danja	**6**	—	**2**	**8**	**10**	—	—	—	—	—
Kopenhaga	6	—	2	8	10	—	—	—	—	—
Estonja	**1**	—	—	**1**	—	—	—	—	—	—
Tallin	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Finlandja	—	—	**2**	**2**	**11**	—	—	—	—	**7**
Helsinki	—	—	2	2	10	—	—	—	—	7
Kotka	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Francja	—	—	—	—	**3**	—	**5**	**569**	**574**	**531**
Le Havre	—	—	—	—	3	—	5	569	574	531
Holandja	**4**	—	—	**4**	**13**	—	—	—	—	—
Amsterdam	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Rotterdam	4	—	—	4	10	—	—	—	—	—
Inne porty	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Hiszpanja	—	—	**3**	**3**	—	—	—	—	—	—
Valencia	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
Wyspy Kanaryjskie (Tenerife	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—
Litwa	**1**	—	—	**1**	—	—	—	—	—	—
Kłajpeda	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Łotwa	—	—	—	—	**1**	—	—	—	—	—
Ryga	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Niemcy	—	—	—	—	**1**	—	—	—	—	**1**
Hamburg	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Lubeka	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Norwegja	—	—	—	—	—	—	**4**	**1**	**5**	—
Oslo	—	—	—	—	—	—	4	1	5	—
Stany Zjedn. Am. P.	**3**	—	**237**	**240**	**348**	**8**	—	**176**	**184**	**320**
New-York	3	—	237	240	348	8	—	176	184	320
Szwecja	—	—	**1**	**1**	**3**	—	—	**2**	**2**	**1**
Helsingborg	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—
Norrköping	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
Stockholm	—	—	—	—	—	—	—	2	2	1
Inne porty	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
via W. M. Gdańsk	—	**1**	—	**1**	**1**	—	**1**	—	**1**	**2**
Gdańsk	—	1	—	1	1	—	1	—	1	2
Razem	**54**	**18**	**306**	**378**	**441**	**13**	**18**	**758**	**789**	**1011**
Od początku roku 1935 (*since beginning of 1935*)	882	449	9.157	10 488	—	434	553	13528	14515	—

POLSKIE POŁOWY MORSKIE W STYCZNIU 1936 R.

w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego w kg.

Gatunki ryb	Połowy bałtyckie						Połowy dalekomorskie	Razem
	Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski	Połowy dalsze		
Łososie	4.310	—	—	—	—	—	—	4.310
Mielnice	—	30	—	—	150	—	—	180
Troć	—	—	20	—	830	—	—	850
Płastugi: a) stornia	790	1.160	2.200	950	990	1.450	—	7.540
b) gładzice	—	—	—	—	—	100	—	100
Śledzie: a) morskie	67.160	31.590	16.350	1.400	9.800	—	—	126.300
b) rzeczne	—	1.000	—	—	—	—	—	1.000
Szproty	1.465.000	1.326.100	703.000	60.950	11.700	—	—	3.566.750
Wątłusze	4.560	16.540	5.970	2.850	17.750	35.650	—	83.320
Węgorze	—	—	1.400	—	1.400	—	—	2.800
Sieja	—	—	70	—	70	—	—	140
Szczupaki	—	—	800	—	70	—	—	870
Okonie	—	—	—	—	100	—	—	100
Płotki	—	—	50	—	550	—	—	600
Razem styczeń	1.541.820	1.376.420	729.860	66.150	43.410	37.200	—	3.794.860
Miesiąc ubiegły	—	—	—	—	—	—	—	—
Razem od początku roku	1.541.820	1.376.420	729.860	66.150	43.410	37.200	—	3.794.860

STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA M. STYCZEŃ 1936 R.

I. UWAGI OGÓLNE

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego w m. styczniu r. b. wyniósł **753.813,1 ton,** wobec 648.664,3 ton w m. grudniu 1935 r., oraz 597.527,3 ton w styczniu 1934 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje poważny wzrost obrotów w porównaniu ze styczniem 1934 r. (+ 26,1%) oraz ub. m. grudniem.

Ruch statków w m. styczniu r. b. wykazuje analogicznie do obrotów towarowych poważny wzrost ilości oraz pojemności statków na wejściu i wyjściu. Przyszło bowiem 446 statków (428) o pojemności 436.290 n. r. t. (396.844 n. r. t.), wyszło zaś 454 statki (433) o pojemności 432.377 n. r. t. (391.117 n. r. t.). W tem statków z ładunkiem przyszło 181 (196), wyszło zaś 360 (308).

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w styczniu r. b. wyniósł 978,2 n. r. t. (927,2 n. r. t.). Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 47 (47). Średni postój statku wyniósł 52,6 godzin (50,2 godz.).

Kolejność bander: Szwecja, Polska, Danja, Norwegja, Niemcy, Anglja, Stany Zjedn. Am. P., Włochy, Finlandja, Grecja i t. d. Ogółem reprezentowane były bandery 17 państw wobec tej samej lości w grudniu ub. r.

Obroty zamorskie wyniosły w miesiącu sprawozdawczym 748.668,5 ton, wobec 641.012,9 ton w grudniu 1935 r., raz i596.617,4 ton w styczniu 1935 r. Obroty zamorskie w styczniu r. b. wykazują 16,7%-owy wzrost w porównaniu z ub. m. grudniem, oraz 25,5%-owy wzrost w stosunku do m. stycznia 1935 r. Na uzyskanie ogólnej sumy obrotów (748.668,5 t.) złożył się przywóz zamorski — 97.117,1 ton oraz wywóz zamorski — 651.551,4 ton.

Przywóz zamorski w m. sprawozdawczym (97.117,1 ton) wykazuje 34,9%-owy spadek w porównaniu z ub. m. grudniem (149 tys. 278,9 ton) oraz 15,7%-owy wzrost w stosunku do m. stycznia 1935 r.

Spadek przywozu zamorskiego spowodowały przedewszystkiem pozycje: nasiona oleiste — 4548 t. (5345 t.), owoce świeże i suszone — 4061 t. (12409 t.), rudy różne i wypałki pirytowe — 2041 t. (12673 t.), brak pirytów (5060 t.), tłuszczu zwierz. sur. — 584 t. (1898 t.), makuchy — 302 t. (1205 t.), fosforyty — 10.496 t. (21.950 t.), juta — 944 t. (2.323 t.), celuloza — 268 t. (1.186 t). oraz złom żel. — 34.841 t. (48.648 t.). Wykazały wzrost natomiast śledzie — 2.897 t. (1.766 t.) i miedź — 908 (678 t.).

Wywóz zamor. w m. sprawozdawczym (651.551,4 t.) wykazuje 30,4%-owy wzrost w porównaniu z ub. m. grudniem (491.734, t.), 27,1%-owy wzrost w stosunku do m. stycznia 1935 r. (512.684,7 t.). Wzrost ten spowodowany został przedewszystkiem pozycjami: węgiel eksp. — 522.707 t. (372.416 t.), bekony — 2.016 t. (1.364 t.), jaja — 922 t. (265 t.), słupy tel. i kopalniaki — 7.739 t. (49 t.), drzewo tarte — 30.038 t. (19.069 t.), metale różne — 12.935 t. (7.513 t.) oraz rury żel. — 1.814 t. (1.650 t.). Spadek wykazały pozycje: mąka pastewna i ryż — 755 t. (1.840 t.), cement — 410 t. (970 t.), bunkier — 32.337 t. (33.609 t.), koks — 13.557 t. (16.015 t.), cukier — 2.906 t. (6.010 t.), makuchy — 3.817 t. (4.653 t.), sól potasowa — 450 t. (2.092 t.), nawozy azotowe — 2.060 t. (5.430 t.) oraz cynk i blacha cynkowa — 1.155 t. (1.289 t.).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wykazuje wzrost na przywozie i spadek na wywozie. Przywieziono bowiem 4.826 t. (1.617 t.), wywieziono zaś 319 t. (803 t.). Na przywozie są do zanotowania z poważniejszych pozycje: ryb z połowów własnych — 2.950 t. (1.300 t.), mąka pastewna — 75 t. (54 t.) oraz kawa — — 9 t. Na wywozie zaś: owoce świeże — 77 t., żywica — 57 t. (6 t.), owoce suszone — 43 t. (8 t.), asfalt — 18 t., tłuszcze zwierz. sur. — 18 t., miedź — 15 t., oraz przetwory chemiczne — 9 t. (35 t.).

Obrotów z wnętrzem kraju drogą wodną w styczniu r. b. nie było.

Ruch pasażerów jak zwykle zimą bardzo słaby. Przyjechało bowiem 70 osób (378), wyjechało zaś — 847 (789).

II. OBRÓT TOWARÓW *(GOODS TURNOVER)* TON

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Styczeń *January*	Grudzień *Dezember*
Cały przywóz	**97 117.1**	**149 278·9**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**11 215·3**	**20 192·1**
w tem m. in.:		
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)* . . .	4 548·3	5 344·7
30/12. Ryż surowy *(rice)* .	6 4	16·5
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	4 061·4	12 408·9
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)* . .	67·4	152·7
76. Kawa *(coffee)*	392·5	133·6
78. Herbata *(tea)*	66·7	135·8
80. Kakao *(cocoa)*	353·1	202·7
81-82. Korzenie *(spices)* . .	76·—	137·1
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	**2 933·4**	**1 859·8**
116-117. Śledzie	2 896·7	1 765·6
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**8 888·5**	**18 643·9**
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn. pyrites)*	2 041·2	12 673·2
177/1c. Piryty *(pyrites)* . .	—	5 059·8
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	**1 349·7**	**3 131·7**
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)* . . .	493·5	774·—
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	584·4	1 898·3
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**868·6**	**1 489·3**
287. Makuchy *(oil cake)* . .	302·1	1 204·5
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	419·7	1·6
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**12 656·9**	**27 136·8**
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	1 277·1	1 445·6
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	10 496·—	21 950·1
477. Żużle Thomasa *(Thomes slag)*	—	—
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	2 850·—
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**2 051·8**	**2 531·9**
492-513. Skóry *(hides and skins)*	2 040·5	2 508·8

Poz. tar. cel.	Styczeń *January*	Grudzień *Dezember*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**18 086·7**	**19 126·1**
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)* . .	2 510·1	2 645 9
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)* . .	13 347·8	13 165·8
624. Juta *(jute)*	944·—	2 323·4
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materjałów *(ruber & rubber goods)*	**459.—**	**529·8**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood produkcts & baskets wares)*	**180·1**	**413·5**
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**994·1**	**2 279 9**
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)* . . .	659·—	1 034·4
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	267·6	1 185·6
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	**9·6**	**67·9**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	**36 694·3**	**50 251·2**
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	34 840·8	48 648·—
977. Miedź *(copper)* . . .	907·7	677·6
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	**383·9**	**908·3**
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	**295·—**	**655·—**
XVI. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	**18·4**	**14.2**
XVII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	**31·8**	**47·5**

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Styczeń *January*	Grudzień *Dezember*
Cały wywóz	651 551·4	491 734·—
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	4 035·5	5 522·4
2. Żyto *(rye)*	—	—
9-16. Strączkowe *(suliguose)*	56 9	47·—
27/1-2. Mąka	35.—	—
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	755·2	1 839 5
35. Słód *(malt)*	1 390·3	1 987 9
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animal & animal products)*	4 065 3	2 198·6
121/3a Bekony *(bacon)* . .	2 015 8	1 364.3
125. Jaja *(eggs)*	922·4	265 3
127. Masło *(butter)* . . .	801·5	28·7
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	569 356·8	423 724·8
154. Cement *(cement)* . . .	409 6	969·9
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	—	50·—
180. Węgiel kamienny *(coal)*	522 706 5	372 415·9
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	32 336 8	33 608 7
182. Koks *(coke)*	13 557 —	16 015 —
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)* . . .	55·7	5·—
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)*	264·9	160·6
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	8 027 2	11 817·6
259-260. Cukier *(sugar)* . .	2 906 2	6 010·4
287 Makuchy *(oil cake)* . .	3 816·7	4 653·3
288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)*	—	—
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	3 964 1	9 277 —
299/18. Soda *(soda)* . . .	448·4	527 1
300/4, 481-485. Nawozy azotowe *(nitrates)*	2 059 6	5 430·—
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	450·—	2 092·1
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides furs, leather goods)*	144·9	84 3

Poz. tar. cel.	Styczeń *January*	Grudzień *Dezember*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	1 040·5	970·3
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	447·1	459·—
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materjałów *(rubber, its substitutes and rubber goods)*	26·6	7·6
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)*	39 882 4	21 606·2
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	7 739·3	48·8
749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber)*	30 038·3	19 069·3
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—
757/3. Klepki *(staves)* . . .	12·1	190·4
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)* .	1 330·6	1 372 2
XI. Papier i wyroby z niego *(paper, & paper wares)*	1 947·8	2 348·9
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)* . . .	559·1	888 6
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	1 296 9	1 300·1
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)*	55·4	34·8
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	18 640·1	13 839·6
925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981. Metale różne *(various metals)*	12 934·7	7 513·—
932/1 Szyny kolejowe *(rails)*	—	16·3
937-938, 955. Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)*	1 813 7	1 650·4
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)* . .	1 155·4	1 288·7
XIV XVI. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny środki transportowe, instrumenty muzyczne *(machinery, apparatus, electrical material, motorcars, musical instruments).*	51·7	90 —
XVII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry non specified goods)*	48·1	51·3

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

styczeń *(January)* . . . . . . 1936 — 748·668·5
grudzień *(Dezember)* . . . . . . 1935 — 641.012·9
styczeń *(January)* . . . . . . 1935 — 596.617·4

2. OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM *(coastal traffic Danzig included)*

Poz. tar. cel.		Styczeń *January*	Grudzień *Dezember*
Przywóz *(imports)*		4 825·8	1 617·1
1, 2, 3, 4	— Zboże *(grain)*	50.—	—
24/26	— Nasiona oleiste *(oil seeds)*	—	—
31, 32	— Krochmale *starch*	—	45·—
27/3—32	— Mąka pastewna	75·	54·—
40—50	— Warzywa *(vegetables)*	—	—
53—58, 60—64	— Owoce świeże	—	—
59, 61-63, 66	— Owoce suszone *(dried fruits)*	—	—
69—72	— Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	—	-
76	— Kawa *(coffee)*	9·3	—
78—79	— Herbata *(tea)*	—	—
80	— Kakao *(cocoa)*	—	—
81—82	— Korzenie *(spices)*	—	—
95—97	— Żywica *(resin)*	—	—
116	— Ryby połowy włas. *(fishe)*	2 950·—	1 300·—
117	— Śledzie *(herrings)*	—	160·—
134/1—3	— Szczecina *(bristle)*	—	—
198—199	— Asfalt *(asphalt)*	—	—
215—218	— Tłuszcze zwierz. sur. *(animal origin)*	—	—
259—260	— Cukier	—	—
205—214	— Tłuszcze i oleje roślinne	—	—
295—491	— Przetwory chemicz. *(chemicals)*	-	—
300/4	— Siarczan amonu *(sulphate of amonia)*	1 720.—	—
429—454	— Artykuły kosmet. *(cosmetics)*	—	—
492—515	— Skóry *(skins and hides)*	—	0·1
606, 609	— Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)*	—	—
719	— Szmaty *(rags)*	—	—
720—724	— Kauczuk *(rubber)*	—	—
725—746	— Wyroby gumowe *(rubber goods)*	—	—
749—751,753	— Drzewo tarte *(sawed timber)*	—	—
757, 778	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	9·4	44·9
742—803	— Papier *(paper)*	—	—
896—927	— Szkło *(glass)*	—	1·1
925—981	— Metale różne *(various metals)*	—	—
930—966	— Wyr. żel. i metal. *(iron and steel goods)*	0·8	6·8
	— Różne *(various)*	11·3	5·2
Wywóz *(exports)*		318·8	803·4
23	— Pestki drzew owocowych *(fruits stones)*	—	—
24—26	— Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	—	670.4
131, 32	— Krochmale *(starch)*	—	—
27/3—32	— Mąka pastewna *(flour)*	—	—
30 1—2	— Ryż wyłuszczony *(husked rice)*	3·1	32·2
40—50	— Warzywa *(greens)*	6·2	—
53—58, 60—64	Owoce świeże *(fresh fruit)*	76·9	—
59, 61—63, 66	— Owoce suszone *(dried fruit)*	43·4	7·9
67, 68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	—	—
69, 72	— Orzechy i migdały *(nuts & almonds)*	—	—
76	— Kawa *(coffee)*	5·5	—
78	— Herbata *(tea)*	—	—
	Kakao *(cocoa)*	—	1·—
81, 82	— Korzenie *(spices)*	6·9	3·—
95—97	— Żywica *(resin)*	56·9	5·7
104/1,3	— Trawa morska, trzcina *(sea grass, seed)*	—	-
117	— Śledzie *(herrings)*	—	—
137/2—3	— Jelita *(casings)*	—	—
142—143	— Gąbki i muszle *(sponges and shells)*	—	—
150	— Glinki *(clay)*	27·6	—
170/1, 2, 171/1, 2	— Materjały szlifierskie *(grindings materials)*	— — 24·9	— — —
198, 199	— Asfalt *(asphalt)*	18·1	—
203—204	— Wosk *(wax)*	—	—
205—214	— Tłuszcze i oleje roślinne *(Fats & oils uegetable origin)*	— -	— —
215—218	— Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin.)*	18·3	—
216	— Tran *(cod-liver-oil)*	—	—
254—256	— Ryby *(fish)*	0·5	—
293 294/1,2,3,6,	Tytoń *(tobaco)*	—	—
295/6	— Siarka *(sulphur)*	—	15·—
295—491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)*	9·2	35·1
299/18	— Soda *(soda)*	—	—
405—425	— Farby *(paints)*	—	—
404	— Sadze *(soot)*	—	—
424—428	— Garbniki	—	5·—
481—485	— Nawozy azotowe *(nitrates)*	—	-
492—513	— Skóry *(skins)*	—	27·9
589/1. 2, 592	— Wełna *(wool)*	—	—
597—622	— Tkaniny *(textiles)*	—	—
625, 626	— Sizal *(sisal)*	—	—
720—724	— Kauczuk *(rubber)*	2·4	—
757—778	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	—	—
779	— Korek i wyr. z korka	—	—
794, 795 792-803	— Celuloza *(cellulose)*	-	—
809-819,826	— Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)*	-	—
925—981	— Metale różne *(various metals)*	-	-
930—965	— Wyroby żel i metal. *(iron ware & steel ware)*	—	—
997	— Miedź	15·4	—
1037—1092	— Maszyny, aparaty i części *(machinery)*	—	—
	— Różne *(various)*	3·5	0·2
Przywóz i wywóz razem		5.144·6	2 420·5

3. OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ *(river traffic)*

Poz. tar. cel.		Styczeń *January*	Grudzień *Dezember*
Przywóz *(imports)*		—	3.451·2
1—4	— Zboże *(grain)*	-	-
17, 23, 25	— Nasiona *(seeds various)*	—	0·8
24—26	— Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	—	—
31, 32	Krochmale *(starch)*	—	185·—

Poz. tar. cel.		Styczeń *January*	Grudzień *Dezember*
27/1—3	— **Mąka**	—	321.—
27/3—32	— **Mąka pastewna** *(flour)*	—	340·8
35	— **Słód** *malt)*	—	—
40—50	— **Warzywa** *(vegetables)*	—	0·8
53, 58, 60—64	— **Owoce swieże** *(fresh fruit)*	—	—
59, 61—63, 66	**Owoce suszone** *(dried fruit)*	—	1·3
67, 68	— **Konserwy owocowe** *(fruit preserves)*	—	—
76	— **Kawa** *(coffee)*	—	—
77	— **Cykorja** *(succory)*	—	1·4
78	— **Herbata** *(tea)*	—	—
80	— **Kakao** *(cocoa)*	—	—
81, 82	— **Korzenie** *(spices)*	—	0·4
95, 97	— **Żywica** *(resin)*	—	—
121/26	— **Ptactwo bite** *(poultry)*	—	—
125	— **Jaja** *(eggs)*	—	—
127—200	— **Oleje** *(oils)*	—	0·9
128/1—4	— **Ser** *(cheese)*	—	—
131	— **Pierze** *(feather)*	—	—
137/2a, b	— **Jelita** *(casings)*	—	—
205—214	— **Tłuszcze i oleje roślinne** *(Fats & oils of vegetable origin.)*	—	3·2
215, 217, 218	— **Tłuszcze zwierz. surowe** *(raw fats of animal origin.)*	—	0·3
228	— **Makaron** *(macaroni)*	—	—
243/1, 2	— **Konserwy mięsne** *(meat preserves)*	—	—
254, 256	**Ryby i konserwy rybne** *(fishes*	—	—
259, 260	— **Cukier** *(sugar)*	—	2 309·7
272, 273, 276, 278	— **Napoje alkoholowe** *(spirits)*	—	7·8
280—282	— **Wina** *(wine)*	—	0·1
292/2	**Pasza**	—	—
295—491	— **Przetwory chemiczne** *(chemicals)*	—	2·—
299/18	— **Soda** *(soda)*	—	141·4
411/2	— **Biel cynkowa** *(zinc white)*	—	—
429—454	— **Artykuły kosmetyczne** *(cosmetics)*	—	8·8
466—470	— **Klej i żelatyna** *(glue and gelatine)*	—	—
492—513	— **Skóry** *(skins)*	—	0·2
534—559	— **Wyroby skórzane** *(Leather goods)*	—	0·1
757—778	— **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	—	—
563—622	— **Tkaniny** *(textile fabrics)*	—	0·4
589/1, 2 592	— **Wełna** *(wool)*	—	—
606/1, 2 a b	— **Odpadki bawełny** *(cotton waste)*	—	—
646—648	— **Sznury** *(ropes)*	—	0·3
720, 724	— **Kauczuk**	—	—
725—746	— **Wyroby gumowe** *(rubber goods)*	—	1·9
752	— **Podkłady kolejowe** *(sleepers)*	—	—
776	— **Meble** *(bentwood furniture)*	—	0·1

Poz. tar. cel.		Styczeń *January*	Grudzień *Dezember*
779—787	— **Korek, wyr. z korka** *(cork wood and cork goods)*	—	—
792, 803, 809, 820	— **Papier** *(paper)*	—	50·6
836—847	**Książki i broszury** *(books)*	—	—
862—887	— **Wyroby ceram.** *(ceramic products)*	—	7·5
896—927	— **Szkło i wyroby** *(glass and glass ware)*	—	2·6
930—965	— **Wyr. stal. i metal.** *(iron & steel goods)*	—	41·8
968	— **Cynk** *(zinc)*	—	—
	— **Różne** *(various*	—	20·—
	Wywóz *(exports)*	—	1 779.7
7	— **Kukurydza** *(maize)*	—	—
23	— **Pestki drzew owocowych** *(fruit stones)*	—	—
24—26	— **Nasiona oleiste** *(oil seeds)*	—	252·9
17, 23, 25	— **Nasiona** *(seeds various)*	—	—
24/1—3	— **Mąka** *(flour)*	—	14·9
28	— **Kasza** *(grits)*	—	7·—
30	— **Ryż wyłuszczony** *(husked rice)*	—	673·—
31	— **Krochmal** *(starch)*	—	—
53, 58, 60—64	— **Owoce świeże** *(fresh fruit)*	—	33·3
59, 61—63, 66	— **Owoce suszone** *(dried fruit)*	—	27·—
62—72	— **Orzechy i migdały** *(nuts and almonds)*	—	3.3
67, 68	— **Konserwy owocowe** *(fruit preserves)*	—	1·1
76	— **Kawa** *(coffee)*	—	0·9
78	— **Herbata** *(tea)*	—	2·1
80	— **Kakao** *(cocoa)*	—	32·8
81—82	— **Korzenie** *(spices)*	—	1·3
95, 97	— **Żywica** *(resin)*	—	158·2
104	— **Trawy morskie, trzcina** *(sea grass, reed)*	—	--
117	— **Śledzie** *(herrings)*	—	—
127—200	— **Oleje** *(oils)*	—	—
128/1—4	— **Sery** *(chese)*	—	—
129/1—5	— **Kazeina** *(caseine)*	—	—
137/2a, b	— **Jelita** *(casings)*	—	—
143/1—3	— **Muszle** *(shells)*	—	—
148	— **Kamienie** *(stones)*	—	1·—
154	— **Cement** *(cement)*	—	—
156/1—2	**Talk** *(talc)*	—	—
161	— **Minerały zawier. bor** *(minerals bor)*	—	—
169/1—2	**Azbest** *(asbestos)*	—	—
170	— **Art. szlifierskie** *(grinding materials)*	—	—
177	**Rudy rożne** *(various ores)*	—	—
180	**Węgiel antracytowy** *(coal)*	—	—
198—199	**Asfalt** *(asphalt*	—	—
200/8, a, b, c	— **Wazelina** *(vaseline)*	—	—
203—204	— **Wosk** *(wax)*	—	—
205, 214	— **Tłuszcze i oleje roślinne** *(vegetable oils and fats)*	—	158·9
213/1—3	— **Pokost** *(varnish)*	—	—
215, 217—218	— **Tłuszcze zwierz. sur.** *(raw fats)*	—	19·4

Poz. tar. cel.	Styczeń *January*	Grudzień *Dezember*
216 — **Tran** . . . . . *(whale oil)*	—	17·2
219 **Stearyna** *(stearin)*	—	30 5
254, 256 — **Ryby i konserwy rybne** *(fish)* . .	—	18 9
259—260 — **Cukier** *(sugar)* . .	—	—
272—273, 276, 278 — **Nap. alkoh.** . . *(alcohols)*	—	—
286, 287 — **Otręby i makuchy** . *(bran & oil cokes)*	—	—
295/6 — **Siarka** *(sulphur)* .	—	2 5
295—491 z wyj. osobno wym. — **Przetwory chemiczne** *(chemicals)*	—	4 5
299/18 — **Soda** *(soda)* . . .	—	-
408 — **Sadze** (*soot*) . . .	—	—
405, 407, 409		
412, 418, 420		
423 — **Farby** *(paints)* . .	—	—
424—427 — **Garbniki** . . . . *(tanning extracts)*	—	146 8
429, 450—454— **Artykuły kosmetyczne** *(cosmetics)* .	—	—
466, 470 — **Klej i żelatyna** . . *(glue and gelatine)*	—	—
487 — **Celuloid** (*celluloid*)	—	—
492, 513 — **Skóry** *(skins)* .	—	14·2
589/1, 2 592 — **Wełna** *(wool)* .	—	—
597, 605, 613		
622 — **Tkaniny** *(textiles)*	—	—
606, 609 — **Bawełna** *(cotton)* .	—	—
623 — **Len i konopie** . . *(flax and hemp)*	—	—
625—626 — **Sisal** *(sizal)* . . .	—	5 1
646—648 — **Sznury** *(ropes)* .	—	—

Poz. tar. cel.	Styczeń *January*	Grudzień *Dezember*
720, 724 — **Kauczuk** *(rubber)* .	—	44·4
725, 746 — **Wyroby gumowe** . *(rubber goods)*	—	—
750 — **Drzewo egzotyczne** *(exotic wood)*	—	—
757, 778 — **Wyroby z drzewa** . *(wood goods)*	—	1·6
779 — **Korek, wyroby z korka** . . . . *(cork goods)*		—
792, 803, 809		
826 — **Papier** *(paper)* . .	—	79·4
794/1, 2 795 — **Celuloza** *(cellulose)*	—	—
807—808 — **Fibra** *(fibre)* . .	—	1·1
862—887 — **Wyroby ceramiczne** (*ceramic goods*)	—	0·2
896—927 — **Szkło i wyroby** . . (*glass and glass ware*)	—	—
925—981 — **Metale różne** . . *(various metals)*	—	—
927 — **Żelastwo złom)** . . (*scrap iron*)	—	—
930—965 — **Wyroby stal. i żelazne** *(hardware*	—	20 3
966/1—4 — **Cyna** *(tin)* . .	—	—
977 — **Miedź** *(copper)* .	—	—
1037, 1098 — **Masz. apar. i części** *(machinery apparatus parts)*	—	—
1099—1132 — **Mat. elektrotechn.** *(electric products)*	—	—
— **Różne** *(various)*	—	5·9
Przywóz i wywóz razem *(total exports and imports)*	—	5 230 9

4. OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY *(general goods turnover)*

styczeń *(January)*. . . . . . . 1936 — 753.813 1
grudzień (*Dezember*) . . . . . . 1935 — 648.644·3
styczeń (*January*) . . . . 1935 — 597.527 3

III. RUCH STATKÓW *(MOVEMENT OF SHIPS)*

	Przyszło statków (*ships incoming*)			Wyszło statków (*ships outgoing*)			Suma rubr. 3 i 6	Kolejne miejsce (*place occupied*)
	ogółem (*total*)	w tem z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)	ogółem (*total*)	w tem z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska *(Poland)*	52	25	51.268	50	43	50.858	102.126	2
W. M. Gdańsk *(F. C. of Danzig)* .	4	1	3.174	4	4	3.174	6 348	15
Anglja *(Great Britain)*	23	4	36 993	20	19	29.030	66.023	6
Danja *(Denmark)*	63	32	40.552	67	54	44.253	84 805	3
Estonja *(Estonia)*	8	1	4.524	9	8	4.698	9.222	13
Finlandja *(Finland)*	17	6	21 567	19	14	25.384	46.951	9
Grecja *(Greece)*	9	—	24.215	7	7	20.021	44.236	10
Holandja *(Holland)*	7	7	4.552	7	6	4.552	9.104	14
Jugosławja *(Jougoslavia)*	—	—	—	1	1	3.205	3 205	17
Łotwa *(Latvia)*.	7	1	6.179	7	6	5.747	11.926	12
Niemcy *(Germany)*	57	36	29.742	65	40	37.573	67.315	5
Norwegja *(Norway)*	40	25	33.813	41	28	34.785	68.598	4
Rumunja *(Romania)*	1	—	2.599	1	1	2.599	5.198	16
Stany Zjedn. A. P. (U. S. A.) . .	10	7	32.646	10	5	32.646	65.292	7
Szwecja *(Sweden)*	134	32	105.276	133	115	98.357	203.633	1
Włochy *(Italy)*	10	—	32.956	9	9	29.261	62.217	8
Z. S. R. R. (*U. S. S. R.*)	4	4	6.234	4	—	6.234	12 468	11
Razem *(total)* . . .	**446**	**181**	**436.290**	**454**	**360**	**432.377**	**868.667**	—
Miesiąc poprzedni *(previous month)*	428	196	396.844	433	308	391.117	787.961	—
Ten sam mies. 1935 r. *(January 1935)*	*393*	*178*	*341.734*	*388*	*308*	*355 605*	*697.339*	—

Uwagi: a) średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w styczniu 1935 r. 978,2 n. r. t.; b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 47; c) średni postój statków w porcie: 52,6 godzin.

V. RUCH PASAŻERÓW *(PASSENGER TRAFFIC)*

RUCH ZAMORSKI (*Oversea traffic*)

	Przyjechało (*passengers incoming*)					Wyjechało (*passengers outgoing*)				
	Styczeń (*January*)				Grudzień (*Dezember*)	Styczeń (*January*)				Grudzień (*Dezember*)
	I kl.	II kl	III kl.	Razem (total)	Razem (total)	I kl.	II kl.	III kl	Razem (total)	Razem (total)
Anglja	—	**4**	**7**	**11**	**89**	**13**	**16**	**383**	**412**	**23**
Dover	—	—	—	—	—	—	—	201	201	—
Hull	—	1	—	1	4	—	6	—	6	3
Londyn	—	3	7	10	85	13	10	182	205	20
Belgja	**7**	—	**3**	**10**	**28**	—	—	**193**	**193**	—
Antwerpja	7	—	3	10	28	—	—	193	193	—
Danja	**12**	—	**5**	**17**	**8**	—	—	—	—	—
Kopenhaga	12	—	5	17	8	—	—	—	—	—
Estonja	—	—	—	—	**1**	—	—	—	—	—
Tallin	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Finlandja	**7**	—	—	**7**	**2**	—	—	—	—	—
Helsinki	7	—	—	7	2	—	—	—	—	—
Francja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	**574**
Le Havre	—	—	—	—	—	—	—	—	—	574
Holandja	**3**	—	**2**	**5**	**4**	—	—	—	—	—
Amsterdam	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rotterdam	3	—	2	5	4	—	—	—	—	—
Hiszpanja	—	—	—	—	**3**	—	—	—	—	—
Valencia	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Wyspy Kanaryjskie (Tenerife	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Litwa	—	**5**	—	**5**	**1**	—	—	—	—	—
Kłajpeda	—	5	—	5	1	—	—	—	—	—
Niemcy	—	—	—	—	—	—	**1**	—	**1**	—
Hamburg	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—
Norwegja	—	—	**3**	**3**	—	—	—	—	—	**5**
Bergen	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
Oslo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
Tönsberg	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—
Stany Zjedn. Am. P.	**8**	—	—	**8**	**240**	**10**	—	**227**	**237**	**184**
New-York	8	—	—	8	240	10	—	227	237	184
Szwecja	—	—	**1**	**1**	**1**	—	—	—	—	**2**
Norrköping	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Malmö	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
Stockholm	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Urugwaj	—	—	—	—	—	**2**	—	—	**2**	—
Montevideo	—	—	—	—	—	2	—	—	2	—
via W. M. Gdańsk	**3**	—	—	**3**	**1**	—	**2**	—	**2**	**1**
Gdańsk	3	—	—	3	1	—	2	—	2	1
Razem	**40**	**9**	**21**	**70**	**378**	**25**	**19**	**803**	**847**	**789**

Cena prenumeraty zł. 15.— rocznie, numer pojedyńczy zł. 1.50

Ceny ogłoszeń: 1/1 str. zł 500.—, 1/2 str. zł. 300—, 1/4 str. zł. 150.—. Ogłoszenia drobne zł. 0,50 za m/m przez 1 szpaltę w układzie 3 szpaltowym. Tabele w tekście 50% drożej.

Drukarnia Państwowa Nr 80760.

Gdynia

the largest port

on the Baltic

with the most modern
harbour facilities.